

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	17 januari 2022
Commissievoorzitter	:	Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter : mw. M. van Meerten-Kok

Commissieadviseur : mw. M. van Boheemen

5	Leden van de commissie:	CDA	: mw. W. Koning-Hoeve, mw. C. Kuiper-Kuijpers
		CU	: M.C.A. Klein
		D66	: M.C. Steeman
		DENK	: S. Koyuncu
		Fractie Baljeu	: -
10		FvD	: R.J. Dekker
		GroenLinks	: J. Gringhuis en mw. N. van der Waart
		JA21	: -
		PvdA	: mw. S.S. Doevendans en mw. S. Abdi
15		PvdD	: J. Hollebeek en Statenlid I. Kostić
		PVV	: M. Deen
		SP	: H. Hoogervorst en mw. R. Alberts
		VVD	: K.J. Terwal en G. Hartog
		Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
20		50PLUS/PVDO	: -

Gedeputeerde(n): J. Olthof (PvdA) en mw Z. Pels (GL)

Notulist mw. I.L. Vos (Money Penny BV)

25 **Afwezig:** E.W.J. Jensen (JA21)

30 Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
- 35 2a. Vooruitblik komende vergadering(en)

Pagina 2

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende
4. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 40 4a. Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief
- 4b. Ingekomen schriftelijke reacties van externen over Landschapsplan SvA/A8-A9
- 4b1. Bereikbaarheid
- 4b2. Bereikbaarheid/Erfgoed: ingekomen email EVOFENEDEX mede namens VNO NCW West en TLN over Landschapsplan SvA A8-A9
- 45 4b3. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen email bewonersvereniging Noorderveenweg, Assendelft, over A8-A9
- 4b4. Bereikbaarheid/Erfgoed: Brief Platform Krommenie over A8-A9
- 4b5. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Keuze voor Golfbaanvariant bij A8-A9 onbegrijpelijke beslissing
- 4b6. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Winkeliersvereniging DOKA over
- 50 verkeersproblematiek Krommenie
- 4b7. Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer
5. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 55 6a. Regionale Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond
- 6a1. Te betrekken bij 6a: Ingekomen email over Radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland en IJmond op 17 november 2021
- 6b. C-naar-B-verzoek: Mobiliteit/Economie/Wonen, Bekostigen doortrekken Noord-/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp
- 60 7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
8. Sluiting
9. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 9a. Bereikbaarheid: Ingekomen mail Fietsersbond
- 9b. Mobiliteit: Ingekomen mail ABC Architectuurcentrum Haarlem, juryrapport Ideeënprijsvraag
- 65 Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemendaal
- 9c. Mobiliteit, Ruimte, Klimaat: Reactie Afslag A9, Zandzoom, Groene straten inzake zienswijze bij gemeente Heiloo
- 9d. Mobiliteit: Ingekomen mail open brief Overlast Coenbrug Zaanstad
- 9e. Mobiliteit/Ruimte: Reserveringsaanvraag en intentieovereenkomst OV-knooppunten Haarlem
- 70 9f. Bereikbaarheid: HOV Beverwijk
- 9g. Mobiliteit: Vaststelling gedragssubsidies verkeersveiligheid 2022 en SWOV-rapport N-wegen
10. C-agenda Algemeen
- 10a. MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht
11. C-agenda Luchtvaart
- 75 11a. Luchtvaart: Beantwoording ORS KCCA over luchtvaart in relatie tot CO2-Impactanalyse Noord-Holland

80 **1. Opening en mededelingen**

De **voorzitter** opent de hybride commissievergadering om 18.22 uur en verwelkomt allen en in het bijzonder 16 insprekers en de leden van de commissie EFB, die digitaal aanwezig zijn in verband met de behandeling van agendapunt 4a 'Verbinding A8-A9'.

85 Om de vergadering in goede banen te leiden, neemt de voorzitter de vastgestelde richtlijnen voor digitaal vergaderen met de deelnemers door. Er is vastgesteld dat er een quorum is, zodat een rechtsgeldige vergadering kan worden gehouden.

Mededelingen:

- 90 • Vanwege de Coronamaatregelen vindt deze vergadering in hybride vorm plaats.
- De heer Van der Maas (VVD) is vast lid van deze commissie geworden. Voor JA21 is de heer Van den Berg nu vast commissielid. De heer Mantel en mevrouw Nanninga zijn plaatsvervangend lid geworden.
- De heer Jensen (JA21) is afwezig. De Koyuncu (DENK) zal later aansluiten.
- 95 • Bij het inspreekhalftuur heeft een inspreker inbreng voor agendapunt 9b over de verkeersveiligheid op Zeeweg en de overige vijftien insprekers hebben een bijdrage bij agendapunt 4a 'Landschapsplan Verbinding A8-A9'.
- Vooraf zijn voor beide gedeputeerden geen rondvragen ingediend.
- Op donderdag 27 januari 2022 om 18.30 uur staat een online technische briefing gepland voor
100 de actualisatie van het IMPI. Nadere informatie en een vergaderlink volgen.

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

105 *Vaststelling agenda:*

De agenda wordt vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen

110 Bijgevoegd verslag van de openbare commissievergadering van 29 november 2021 wordt ongewijzigd vastgesteld.

Het geheime verslag van de besloten vergadering op 29 november 2021 is per post toegezonden. Er zijn geen opmerkingen binnengekomen. Daarmee is ook het geheime verslag ongewijzigd vastgesteld.

115 De lijst van moties wordt vastgesteld.

De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

120 **2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda**

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

125 **3. Inspreekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**

Tijdens het insprekhalftuur wordt ingesproken namens Stichting Vrienden van Middenduin over de verbetering van de verkeersveiligheid op de Zeeweg in Bloemendaal.
130 Betreffende dit onderwerp zijn ingekomen stukken ontvangen van het ABC Architectuurcentrum. Zie C-agenda.

De inspreker namens Stichting Vrienden van Middenduin licht een en ander toe. De Bloemendaalse Zeeweg is 100 jaar geleden geopend. Het tracé van de weg is destijds ontworpen door
135 landschapsarchitect Leonard Springer. De weg loopt midden door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. De weg heeft een verkeersfunctie en voor velen ook een recreatieve functie. Doorgaans rijden er tien- tot twaalfduizend voertuigen per dag over de Zeeweg. Op stranddagen en evenementen komen er veel meer auto's dan dat er parkeergelegenheid is waardoor het verkeer vast loopt. Het hele jaar door wordt door een deel van de motorvoertuigen op de Zeeweg veel te hard
140 gereden. Daardoor gebeuren er regelmatig ongelukken en wordt de leefomgeving geschaad. Daarom vraagt Stichting Vrienden van Middenduin bijzondere aandacht van de provincie voor inrichting, beheer en onderhoud van de Zeeweg. De Zeeweg is naast een functionele weg ook een landschappelijk element en een onderdeel van de leefomgeving. Bij het beheer van de Zeeweg vindt de stichting het essentieel dat de ontwerpcriteria van Springer gerespecteerd worden. Naast het
145 verkeer spelen ook andere belangen. Als vervolg op de tentoonstelling over 100 jaar Zeeweg heeft het ABC Architectuurcentrum een ideeënprijsvraag uitgeschreven om de Zeeweg veiliger te maken. Er zijn veel reacties en suggesties voor verbeteringen gedaan. Een deskundige jury heeft na een schouw op de fiets en met de auto een oordeel gevormd over de inzendingen. Dit heeft geresulteerd in een rapport met mogelijkheden voor inrichting, reglementering en verkeersmanagement. Het rapport is
150 aangeboden aan de Provincie met het verzoek om suggesties nader te laten onderzoeken. In het belang van de verkeersveiligheid en de landschappelijke beleving van de Zeeweg wil Stichting Vrienden van Middenduin dit rapport graag onder de aandacht brengen. Ze hoopt dat de Provincie de mogelijkheden die gesuggereerd zijn, verder laat onderzoeken op realiseerbaarheid.

155 De **voorzitter** constateert dat er geen vragen zijn en bedankt de heer Prins voor zijn inbreng.

- 4. **A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**
- 4a. **Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief**
- 4b. **Ingekomen schriftelijke reacties van externen over Landschapsplan SvA/A8-A9**
- 160 4b1. **Bereikbaarheid**
- 4b2. **Bereikbaarheid/Erfgoed: ingekomen email EVOFENEDEX mede namens VNO NCW West en TLN over Landschapsplan SvA A8-A9**
- 4b3. **Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen email bewonersvereniging Noorderveenweg, Assendelft, over A8-A9**
- 165 4b4. **Bereikbaarheid/Erfgoed: Brief Platform Krommenie over A8-A9**
- 4b5. **Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Keuze voor Golfbaanvariant bij A8-A9 onbegrijpelijke beslissing**
- 4b6. **Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Winkeliersvereniging DOKA over verkeersproblematiek Krommenie**
- 170 4b7. **Bereikbaarheid/Erfgoed: Ingekomen brief Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer**

- De **voorzitter** licht het voorstel toe. Op 11 januari jl. kreeg de commissie een uitgebreide technische toelichting op dit onderwerp. De PowerPointpresentaties zijn in iBabs gepubliceerd.
- 175 Voordat tot de inhoudelijke bespreking over de voordracht wordt overgegaan geeft de voorzitter het woord aan de insprekers.
De organisaties namens wie de eerste zes insprekers het woord voeren, zijn alle partners van De Groene Combinatie.
- 180 **Stichting Oer-IJ** verwijst naar de door stedenbouwkundige Van Eesteren in 1931 in zijn uitbreidingsplan voor Amsterdam de "groene vingerstructuur" vast. Deze structuur, waartoe ook het Oer-IJ-gebied behoort, is kenmerkend geworden voor de kwaliteit van het leven en ondernemen in de Noordvleugel van de Randstad. In zijn recente advies bepleit de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit voor een versterking van die landschappen. Sterke landschappen – zo omschrijft de PARK –
- 185 zijn landschappen die ecologisch veerkrachtig zijn, waar bodem, water en lucht gezond zijn, die een onderscheidende ruimtelijke identiteit kennen, waarin de geschiedenis afleesbaar is, die uitnodigen tot verpozen en bewegen en die meerdere functies combineren.
Dat lukt echter alleen bij een zekere omvang. De eigenlijk al schamele resten van het Oer-IJ gebied verdragen geen verdere aantasting en versnippering.
- 190 De voorliggende rapportage heeft veel kwaliteiten, maar het redeneert vanuit het oude denken. Illustratie daarvan is het kosten en batenoverzicht. Reistijdwinst wordt in geld uitgedrukt, maar de aantasting van het landschap niet.
De vanuit politiek–bestuurlijke achtergrond wel te begrijpen collegeafspraak over de A8–A9 verbinding houdt de Staten nu toch te lang en te kostbaar gevangen. Stichting Oer-IJ nodigt
- 195 Provinciale Staten en in het bijzonder de VVD–fractie –gelet op de grote transitie waar we voor staan– uit om die afspraak open te breken.
- LTO Kennemerland Zaanstreek** wijst erop dat een snelweg het gebied voor eeuwig doorsnijdt. Dat maakt het boeren nog moeilijker dan het al is. Het zal zorgen voor meer transportbeweging, omdat
- 200 de huiskavels worden doorsneden. Dat is een zeer kwalijke zaak. De landbouw is de drager van het mooie, groene gebied, met een hoofdrol voor agrariërs om weilanden en akkerland te beheren en te ontwikkelen met een toekomstbestendige bedrijfsvoering. Zo ontstaat een versterkt en zichtbaar mooi Stellingenlandschap, met meer biodiversiteit en natuur, waarbij landbouw en natuur vaak hand in hand gaan en met meer recreatieve voorzieningen en betere ontsluitingen.
- 205 Mensen moeten in deze tijd rust kunnen vinden, vlakbij huis, om op te laden. Dat is belangrijk en dat mogen we niet kwijtraken.
- Buurtcomité Bus(ch) en Dam** erkent dat het plan voor het Golfbaan alternatief er mooi uitziet, maar het is geen landschapsplan maar een weg–inpassingsplan. Dit zogenaamde voorkeursalternatief, is
- 210 het voorkeursalternatief van het vorige college van Gedeputeerde Staten. Het was een vlucht naar voren om bezig te kunnen blijven met de zo gedroomde gestrekte variant.
Het gevolg is dat Gedeputeerde Staten nu niet met Provinciale Staten in gesprek gaan over de principiële vragen die aan de verbinding A8–A9 verbonden zijn en de voordelen van met name het Nulplus–alternatief niet aan de Staten meegeven.
- 215 In 2017 vonden D66 en PvdA de aantasting van het landschap onverantwoord en op basis van de toenmalige MER–rapportage wensten ze geen gestrekt alternatief. GroenLinks was altijd al tegen aanleg van asfalt. De vraag is nu, is dit oordeel van de coalitiepartijen gewijzigd?
De mitigerende maatregelen ten bate van de Stelling worden afgedwongen door de aanleg van de weg. Een bredere verdiepte weg neemt alleen maar meer ruimte in. Asfalt aanleggen is geen sparen
- 220 van het landschap. Het positieve saldo van het weghalen van verzorgingsplaatsen wordt teniet

- gedaan door ze elders weer in het landschap te plaatsen. Het coalitieakkoord wil het landschap sparen. Hoezo spaart u hiermee het landschap?
- Inspreker citeert uit het coalitieakkoord; *‘Leidend bij de definitieve keuze voor het voorkeursalternatief is het behoud van de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam.’*
- 225 het huidige voorstel is het behoud van de Werelderfgoedstatus op dit moment allerminst gegarandeerd. Dus waarom zou je nu voor dit plan moeten stemmen?
- De MKBA van 2021 is onvergelijkbaar met die van 2017 en dus ongeschikt om naast de inhoudelijke vraagstukken ook de financiële af te kunnen wegen. In 2017 is gewerkt met een rentevoet van 4,5% en nu met 2,25%. Met een verdrievoudiging van de kosten voor dit alternatief, –een toename van de
- 230 baten met 400 miljoen euro–, kan ook het Nulplus–alternatief worden herberekend.
- Mochten Provinciale Staten besluiten conform het voorstel van Gedeputeerde Staten, dan moeten zij zich realiseren dat zij zich tot in lengte van dagen committeren aan de aanleg van deze weg door het landschap. Willen Provinciale Staten dat voor hun rekening nemen?
- 235 Volgens **Houd Broekpolder Leefbaar** is het standpunt van de bewoners van de Beverwijkse en Heemskerkse wijk Broekpolder niet veranderd, ondanks of juist dankzij de voorliggende plannen. Voor hen is de aanleg van de Verbindingsweg A8–A9 nog steeds bespottelijk. Ze begrijpen dan ook niks van de marketing vanuit Gedeputeerde Staten alsof de overlast juist afneemt door dat kleine stukje autoweg door de natuur. Maar er wordt nergens met een vinger gewezen op de extra, dubbele
- 240 stroken asfalt naast de wijk Broekpolder om de verbinding met de A9 mogelijk te maken. De Broekpolder ligt al tussen TATA Steel, het NS–spoor en de aanliegroutes van Schiphol opgesloten. Die dossiers zijn ook al zulke ‘succesnummers’ van Gedeputeerde Staten.
- Voor een miljard euro een paar kilometer asfalt neerleggen om oud–gedeputeerde Post met haar Transport en Logistiek Nederland een succes te gunnen, gaat voorbij aan het duurzaam maken van
- 245 deze regio. Meer asfalt verlicht de druk niet. Het verandert het gedrag van de burger, die daardoor weer verder van huis gaat werken en vaker de auto pakt. De dubbele stroken asfalt, die langs de mooie woonwijk komen te liggen, leveren circa 80.000 extra verkeersbewegingen op. Alsof de bewoners niet al genoeg gezondheidsschade oplopen door in deze regio te willen wonen.
- De gedeputeerde heeft destijds toegezegd dat er geen toename van geluid– en fijnstof overlast komt
- 250 door de verbreding van de weg en het toepassen van een tunnelbak. De bewoners willen het risico niet nemen om gezond verstand even een stap opzij te laten maken voor wat Excel–sheets. Kijk naar Krommenie–Assendelft, daar zouden mitigerende maatregelen de overlast moeten beperken.
- Ondertussen dringen de inwoners van die dorpen er op aan om dat vervuilende verkeer langs de deuren van de bewoners van Broekpolder te leggen.
- 255 Nee, is en blijft het standpunt. Nee, tegen de aanleg van de Verbindingsweg A8–A9. Nee, tegen de extra overlast van de aansluiting. Nee, tegen het verder aantasten van de Stelling van Amsterdam. Maar vooral nee tegen een miljard euro die niet gebruikt wordt om onze gezondheid te verbeteren, maar voor het verbrassen aan een stuk asfalt waar iedereen al zestig jaar en ook in de toekomst zonder kan.
- 260
- De heer De Wildt (bewoner van een van de forten en onafhankelijk adviseur Stelling van Amsterdam bij de Groene Combinatie) kon niet inloggen in de digitale vergaderomgeving. De heer De Haan spreekt in met toestemming en **namens de heer De Wildt c.q. De Groene Combinatie.**
- 265 *“Mijn naam is Kees de Wildt, ik werk en woon een groot deel van mijn leven op een van de forten in de Stelling van Amsterdam. Daarnaast was ik bestuurslid van de stichting Militair erfgoed Groot–Amsterdam, correspondent bij de stichting Menno van Coehoorn en bezit kennis over bodem, water en natuur. Omdat ik door velen word gezien als expert van de Stelling van Amsterdam, maak ik deel*

270 uit van “de Groene Combinatie” (Een grote groep bewoners, ondernemers en organisaties die zich
verzet tegen het onzalige idee om weer een snelweg aan te leggen door dit meest kwetsbare deel
van het Werelderfgoed en het prachtige veengebied).
Eerder heb ik u al geïnformeerd over risico’s en de desastreuze aantasting die dit voornemen met
zich meebrengt. Hier wil ik weinig meer over kwijt dan dat wat u in uw landschapsplan aan Unesco
aanbiedt, niets meer is dan deels herstellen van wat eerder onder uw ogen, mede door het
275 gebrekkige toezicht en kennis bij betrokken gemeenten, teloor is gegaan en tot op de dag van
vandaag nog steeds gebeurt.
In het landschapsplan lees ik niets over effecten van de verdiepte aanleg, waarover ik u separaat in
twee mails heb geïnformeerd, in de verwachting dat u deze, uw controlerende taak serieus nemende,
heeft doorgelezen. De conclusie is een desastreus effect op infra, funderingen, milieu, waterkwaliteit
280 en kwantiteit maar zelfs op een onderschat aspect als verkeersgevaar en gastransport.
Realiseert u zich wel dat in een verdiepte aanleg van 5km, bij een piekbui van 50mm, er 12,5
duizend kubieke meter water in het tracé komt te staan. De 2 diepere ondertunnelingen staan dan in
een split second tot de nok vol. Een fors gemaal als bijvoorbeeld die van de Starnmeerpolder met
een capaciteit van 55m³ per minuut doet daar 4 uur over om dat water te verplaatsen.
285 Ik heb u gewezen op de beheersing van de zoute kwel vanuit de ondergrond met alle
verdrogingseffecten die een ongekende CO₂-emissie tot gevolg zal hebben. Ook de betonproductie
voor de weg voegt, exclusief transport, 50 duizend ton CO₂ toe aan ons klimaat. De aantrekkende
verkeersstroom zal zorgen voor een nog grotere depositie op het N-2000 gebied in Westzaan. Nu al
is er voor bepaalde habitat een overschrijding van 100%. Dit alles is totaal in strijd met beloften in
290 uw collegeprogramma.
Tot slot geloof ik niet dat u met uw voornemen de problematiek Krommenie-Assendelft oplost. Door
anderen en ook door mij zijn jaren terug, ondersteund door gerenommeerde verkeersdeskundigen,
oplossingen aangedragen die problemen daar zowel voor bevolking als voor het verkeer oplossen en
tegen veel lagere kosten kunnen worden gerealiseerd.
295 Hier wil ik het bij laten. Ik dank u voor uw aandacht.”

Landschap Noord-Holland noemt De Groene Long een weergaloos mooi gebied. Het biedt een
landschap waar onthaast en op adem gekomen kan worden. Een landschap waar de tijd even stil lijkt
te staan, waar de koe herkauwt, de grutto foerageert en het stekelbaarsje paait.
300 Het landschapsplan lijkt te ontkennen dat die Groene Long ruw en ruig in tweeën wordt gescheurd
door de aanleg van een nieuwe snelweg. De impact wordt vernauwd tot een kruispunt van weg en
Stelling. Vergeten wordt dat de hele Groene Long ‘doorsneden’ wordt, voor de ondernemende boer,
voor de recreërende stedeling, voor de inwoner van het gebied en voor diersoorten.
Kijkend naar achtereenvolgende kaartbeelden van 1960 tot nu, dan ziet men dat de oprukkende
305 bebouwing deze Longfunctie van het gebied steeds meer aantast. En dat terwijl die bebouwing
inwoners met zich meebracht die juist “longinhoud” vragen. Deze Groene Long kan met de nodige
investeringen een gebied worden waar inwoners, ondernemers, recreanten en de natuur zich thuis
voelen. Dat gebied in tweeën hakken is ongewenst en onnodig.
Het realiseren van bereikbaarheidsverbetering vraagt juist niet om meer asfalt. Landschap Noord-
310 Holland verwijst voor een veel intelligentere en toekomstgerichte invulling van de
mobiliteitscomponent naar de inspraakreactie van de woordvoerder van ROVER.
De Groene Combinatie gelooft niet dat deze weg er gaat komen. De weg gaat bijna een miljard euro
kosten en daarvan is nu nog geen 20% gereserveerd. De Groene Combinatie zou kunnen zeggen:
“Die weg komt er niet dus we kunnen ons weer met andere zaken gaan bezig houden”. Dat is echter
315 niet de inzet. Hopelijk komen de Staten tot inkeer en laten ze de ambitie een lap asfalt aan te leggen

- voor altijd varen. Ook als de Staten dat niet zouden besluiten op dit moment, laten ze dan, los van de weg, met de Groene Combinatie, een gezamenlijk plan maken voor het landschap. Landschap Noord-Holland wil dat er per direct in dit gebied geïnvesteerd gaat worden, in het aanbod van recreatievoorzieningen als fiets- en wandelpaden, in de beleefbaarheid van landschappelijke structuren als De Kil en in de Stelling van Amsterdam.
- 320 Al in 2017, toen ICOMOS deze weg afwees, attendeerde zij de provincie op de verplichting de kwaliteit van de Stelling op deze plek te gaan aanpakken. Laat de provincie daar nu niet meer mee wachten. Het plan van de Groene Combinatie biedt daarvoor de nodige concrete componenten. De Provincie heeft geen snelweg nodig om haar rol serieus in te vullen in dat Bijzonder Provinciaal Landschap waarvan een groot deel de Werelderfgoedstatus heeft.
- 325 Landschap Noord-Holland verzoekt om Gedeputeerde Staten op te dragen om samen met de Groene Combinatie een integraal plan te maken voor het gebied, waarmee direct aan de slag kan worden gegaan. Daarmee voorkomt de provincie dat de Groene Long weer decennia in de wachtkamer van de asfaltdroom blijft zitten en er straks geen sprankje longcapaciteit meer over is.
- 330 Woordvoerder Briët van Landschap Noord-Holland overhandigt het gebiedsplan (Gebiedsvisie Groene Long 2022) van de Groene Combinatie virtueel aan de gedeputeerden Pels en Olthof.
- Namens het college bedankt gedeputeerde **Olthof** De Groene Combinatie voor het gebiedsplan.
- 335 Volgens de gedeputeerde zitten er veel aanknopingspunten in, net als in het Landschapsplan. Het zou fijn zijn om hierover met elkaar in gesprek te gaan.
- De **voorzitter** deelt mee dat aan de commissie- en Statenleden ook een digitaal exemplaar van de gebiedsvisie beschikbaar is gesteld.
- 340 De heer **Terwal** (VVD) vraagt of Landschap Noord-Holland, of breder de Groene Combinatie, bereid is mee te denken, nu er veel koppelkansen zijn, over hoe zaken verder uitgewerkt kunnen worden. Eerder heeft de Groene Combinatie geen bijdrage willen leveren bij het dossier A8-A9.
- 345 **Landschap Noord-Holland** licht toe dat de Groene Combinatie op een eerder moment was uitgenodigd om mee te praten over het Landschapsplan. Landschap Noord-Holland en de Groene Combinatie kunnen niet meepraten over een plan waarin een lap asfalt, in de vorm van een verbinding tussen de A8 en A9, een centrale positie heeft.
- Ook toen al wist de Groene Combinatie dat ze met betrekking tot vele andere componenten, zoals
- 350 landschap, beleving, natuurinclusieve landbouw, best op een lijn met de Provincie zou kunnen komen, ook het beleid van de provincie kennende. De afgelopen decennia had Landschap Noord-Holland de slechte ervaring dat haar verhalen vaak terzijde werden geschoven en dat de Provincie intekende wat ze wenste in te tekenen. Dat blijkt nu de A8-A9 te zijn. Nu dit Landschapsplan er ligt, is de Groene Combinatie zeer bereid om aan de slag te gaan en dit gebiedsplan niet in de 'asfalt wachtkamer' te zetten. Op geen enkele wijze wil de Groene Combinatie zich verbinden aan de door
- 355 het college gewenste A8-A9, maar ze roept ook op om de handen in een te slaan om alle kansen in het gebied te gaan verzilveren. Dit is een lange versie van het antwoord: Ja, daar is de Groene Combinatie, onder voorwaarden, toe bereid.
- 360 De heer **Hoogervorst** (SP) heeft een vraag voor Stichting Oer-IJ. De adviezen van de PARK hebben over het algemeen veel gewicht in de Provincie. Valt het beeld, dat de PARK schetst, te rijmen met het beoogde resultaat van het totale project Landschapsplan A8-A9? Zo nee, waar wringt het dan vooral?

365 **Stichting Oer-IJ** heeft de kwaliteiten, die de PARK toedicht aan een sterk landschap, op een rij gezet. Die kwaliteiten ondersteunt de stichting volledig. De betekenis van de Groene long, in al zijn functies, kan pas gestalte kan krijgen bij een bepaalde omvang. De verstedelijking heeft enorm veel opgesnoept. De grens is bereikt van wat betekenisvol is om de functies feitelijk gestalte te geven en om de vele bewoners van de verstedelijkte gebieden nog naar buiten te kunnen laten gaan. Stichting
370 Oer-IJ pleit niet voor 'niets doen'. Met Landschap Noord-Holland roept Stichting Oer-IJ de Provincie op om samen over die elementen in gesprek te gaan voor de verdere ontwikkeling van het gebied in het streven naar kwaliteitsverbetering en een betere benutting voor bewoners. De stikstof- en CO2-reductie kunnen dan meteen worden meegenomen. Het Landschapsplan omvat waardevolle elementen, die kunnen worden ingepast, los van de weg.

375 Mevrouw **Van der Waart** (GL) heeft een vraag voor Landschap Noord-Holland dat parallellen ziet tussen het gebiedsplan en het Landschapsplan. Is Landschap Noord-Holland van plan om aan de slag te willen gaan met het Landschapsplan?

380 **Landschap Noord-Holland** geeft aan dat de Groene Combinatie vanuit het gebiedsplan voor de Groene Long bereid is om met de Provincie te praten over bepaalde elementen uit het Landschapsplan. Het is belangrijk om daarmee snel aan de slag te gaan. De Groene Combinatie partijen staan te trappelen om samen op te trekken.

385 De heer **Klein** (CU) vraagt de inspreker namens Houd Broekpolder Leefbaar het volgende. De opstellers van het Landschapsplan verwachten dat de overlast in Broekpolder niet noemenswaardig toe zal gaan nemen ten opzichte van de referentiesituatie. Wat is het perspectief van Houd Broekpolder Leefbaar?

390 **Houd Broekpolder Leefbaar** kijkt er echt anders naar. Op dit moment is er al een overschrijding van (geluids)overlast van Tata Steel en vliegverkeer. Houd Broekpolder Leefbaar gelooft niet dat 80.000 extra verkeersbewegingen per dag er toe zullen leiden dat de overlast minder wordt. De gedeputeerde kan de bewoners van Broekpolder niet overtuigen dat, als er dubbel asfalt komt te liggen om de aansluiting met de A8 en A9 te realiseren, er nauwelijks extra noemenswaardige
395 overlast zal zijn.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) heeft een vraag aan Landschap Noord-Holland en Stichting Oer-IJ. Er is een overlap tussen het Landschapsplan en het Gebiedsplan Groene Long. Hoe wordt door De Groene Combinatie aangekeken tegen de overlast in Krommenie en Assendelft.

400 **Stichting Oer-IJ** geeft aan dat de stichting eerder heeft deelgenomen aan de stuurgroep in de fase dat de alternatieven werden bekeken door de Provincie. In die fase heeft Stichting Oer-IJ altijd gepleit voor het doordenken over de Nulplusvariant of de zevenplusvariant. Dat heeft de Provincie naast zich neer gelegd. Dat was een reden voor de stichting om niet meer deel te nemen aan stuur-
405 of begeleidingsgroepen. Er zijn allerlei mogelijkheden om de Nulplusvariant verder uit te werken. Het is een faseerbare manier van werken, die binnen de financiële grenzen voor een deel al direct uitvoerbaar is.

410 **Landschap Noord-Holland** herhaalt de verbinding A8-A9 volstrekt niet te zien zitten. Het huidige college heeft besloten om het oplossen van de overlast in Krommenie-Assendelft los te koppelen van het aanleggen van de verbinding A8-A9. Het reserveren van 11 of 12 miljoen euro daarvoor

vindt Landschap Noord-Holland dan ook verstandig. Landschap Noord-Holland roept op om de verantwoordelijkheid voor natuur, landschap en agrarisch ondernemerschap los te koppelen van die weg.

415

De heer **Steman** (D66) vraagt Landschap Noord-Holland of de Groene Combinatie bereid is verder te praten over de versterking van het landschap van de Stelling en de Groene Long, als Provinciale Staten het voorgenomen besluit nemen over het Landschapsplan als samenhangend pakket, dus inclusief de aanleg van de verbinding A8-A9.

420

Landschap Noord-Holland geeft aan dat de Groene Combinatie zich nooit zal verbinden aan de aanleg van een snelweg. Zes insprekers hebben namens diverse organisaties gepleit voor het direct aan de slag gaan met het landschap.

425

De voorzitter geeft het woord aan de tweede groep insprekers.

430

Ondernemersvereniging Evofenedex, het netwerk van Nederlandse handels- en productiebedrijven, stelt dat de A8-A9 verbinding een noodzakelijke oost west verbinding is voor de provincie Noord-Holland. De verbinding is een verbetering van de bestaande situatie en zal de door verkeer zwaar belaste gemeenten ontlasten. Daarnaast zal de verbinding bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de regio en nieuwe kansen bieden voor huidige en vele nieuwe bewoners, ondernemers en hun bedrijven in de toekomst. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Op dit moment zijn de provinciale wegen in Krommenie en Assendelft al overbelast, laat staan de komende jaren met de plannen voor woningbouw in de regio. De provincie wil in 2040 meer dan 200.000 woningen

435

bijbouwen, Hoe komen al deze mensen aan hun spullen? Hoe reizen ze van en naar huis? Een goede infrastructuur is hierbij essentieel. Bereikbaarheid is een en/en-vraagstuk. Het bereikbaar houden van de regio vergt een brede investering om de huidige situatie te verbeteren.

440

Via de dorpen Krommenie en Assendelft rijdt veel verkeer via de N203 en Noorderveenweg. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en een verslechterde leefbaarheid voor omwonenden. De auto's en vrachtwagens staan pal voor de deur in de file. Het verkeer is constant bezig met optrekken en afremmen wat leidt tot een hoger verbruik van brandstof en uitstoot van fijnstof.

445

Al jaren staan de A8 en A9 genoemd in de economische wegwijzers van Evofenedex en TLN als trajecten met grote economische schade voor de transport- en logistieksector. Een slechte bereikbaarheid heeft negatieve gevolgen voor de economie en het vestigingsklimaat. Het zorgt voor hogere kosten en inefficiënties in de logistiek. Het aanleggen van een verdiepte A8-A9-verbinding zal bijdragen aan de (regionale) economische groei, naast leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio.

450

Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid en het stimuleren van economische kansen zijn de drie redenen dat het bedrijfsleven uw steun vraagt voor de aanleg van de A8-A9 verbinding. Provinciale Staten worden veel wijsheid toegewenst bij het nemen van het juiste besluit.

455

De belangenbehartiger van **Transport en Logistiek Nederland** krijgt het woord. TLN is de grootste werkgeversorganisatie van transporterend Nederland. Transportondernemers staan de komende jaren voor behoorlijke uitdagingen. De sector is volop aan het verduurzamen. In 2025 komen de ZE-zones en samen met overheden moet worden gedigitaliseerd om zo efficiënt mogelijk te kunnen werken. Er moeten logistieke hubs komen die steden en regio's kunnen voorzien en die voldoende laadfaciliteiten en netcapaciteit bevatten.

Wanneer TLN leden hierover spreekt, hoort de werkgeversorganisatie geregeld dat transportondernemers willen investeren en vooruit willen gaan. De stip op de horizon wordt ook

460 steeds duidelijker, maar de weg, de Roadmap, die moeten worden gevolgd om daar te komen is nog
onduidelijk. Transportondernemers hebben duidelijkheid nodig. Die duidelijkheid begint bij
toereikende en goede infrastructuur. Voor al deze voorgaande uitdagingen is dit toch echt de basis.
Onlangs heeft inspreker een interview gegeven voor het provinciale magazine &Holland. Hierin werd
465 hem de vraag gesteld of meer infrastructuur, en dus asfalt, nog wel noodzakelijk is in het huidige
tijdperk. Voor TLN is dat een kwestie van 'en-en' is en niet 'of-of'.
Nieuw asfalt is nodig, maar het is geen doel op zich. Het is een middel om Nederland nu en in de
toekomst bereikbaar te houden. Nederland groeit demografisch. En ook het aantal woningen groeit.
Mensen blijven niet stil zitten. Daarnaast bestelt men steeds meer online. Al die groei gaat gepaard
470 met reisbewegingen. De recente ontwikkelingen met thuiswerken, deelvervoer en een
werkgeversaanpak, dragen uiteraard bij aan de oplossing, maar zijn op zichzelf niet toereikend.
Zowel het Kennisinstituut voor Mobiliteit als de Integrale Mobiliteitsanalyse tonen aan dat de druk op
het wegennet zal toenemen. Er wordt aangegeven dat de druk op het wegennet weer het niveau van
het jaar 2019 zal halen. De transportsector had dat jaar € 1,5 miljard schade door file(vertraging).
Om met deze drukte om te gaan, is het gehele pakket aan investeringen, waaronder nieuwe
475 infrastructuur, keihard nodig. Een concreet voorbeeld, waar deze nieuwe infrastructuur echt nodig is,
is de ontbrekende verbinding tussen de A8 en de A9. Al jaren staan de A8 en A9 genoemd in de
economische wegwijzers van TLN en Evofenedex als trajecten met grote economische schade voor
de transport- en logistieksector. De aanleg van de verbinding is echter niet alleen in het belang van
deze sector. De verbinding biedt de provincie een veilige, leefbare en bereikbare regio.
480 Nu gaat al het verkeer over provinciale wegen en zitten de inwoners van de verschillende dorpen met
de slechte luchtkwaliteit. Iedere keer dat een beladen vrachtwagen optrekt, verbruikt deze onnodig
diesel. Door de snelweg door te trekken verbetert niet alleen de doorstroming, maar ook de
verkeersveiligheid. Met de aanleg van een snelweg worden weggebruikers, zoals fietsers, auto's en
vrachtwagens beter van elkaar gescheiden. Maak de regio bereikbaar, leefbaar en economisch
485 aantrekkelijk door het doortrekken van de A8 mogelijk te maken.

VNO-NCW West geeft aan dat de werkgeversorganisatie VNO-NCW West van het nieuwe denken is.
De organisatie omarmt de brede Welvaartvisie, met fundamenteel andere invalshoeken. Ook
mobiliteit is hiervan een belangrijk onderdeel. De leden van VNO-NCW West, bestaande uit veel
490 MKB-bedrijven vormen de motor van de economie. Ze zijn blij met het gepresenteerde
Landschapsplan. Dat doet recht aan diverse aspecten op het gebied van duurzaamheid.
Investeringen in nieuwe infrastructuur, zoals betere en meer railverbindingen, nieuwe OV-
verbindingen, vaarwegen, wegenknooppunten en goed onderhoud, zijn prangender dan ooit. VNO-
NCW West pleit niet voor meer asfalt en verbredingen, maar dat thuiswerken invloed heeft op de
495 hoeveelheid verkeer is evident, maar het heeft niet het verwachte resultaat. In de regio wordt veel
nieuwbouw gepleegd. De bevolkingsgroei gaat met een miljoen inwoners toenemen. Ook de
bedrijvigheid neemt toe. Het is belangrijk om een lange termijnvisie te hebben.
Inspreker is betrokken bij het Krommenieproject. Dit project met als doel om nu al te investeren in
maatregelen, is geen oplossing voor de lange termijn. Het is goed dat dit is losgekoppeld. Vlak na
500 WO II was er al sprake van een verbindingsweg tussen de A8 en A9. Het wegennet in Noord-Holland
en IJmond is al jaren zeer kwetsbaar. Bij een ongeval in de Velsertunnel loopt de mobiliteit in de
regio volkomen vast. De verbinding A8-A9 is de missing link in het regionale vervoersnet.
Ondanks anders reizen zal de verwachte verkeersstroom enorm groot worden. Bij het uitblijven van
de verbinding worden duizenden bewoners en scholieren in Krommenie, Assendelft en Wormerveer
505 in een onveilige situatie gemanoeuvreerd. Inspreker is betrokken bij die verbetering. Hij hoopt dat
Provinciale Staten het juiste besluit nemen voor de lange termijnvisie.

De woordvoerder van **ROVER** vertelt dat de reizigersvereniging ROVER zich zorgen maakt, omdat anders dan in alle eerdere plannen over deze weg Gedeputeerde Staten nu ineens voorstellen de
510 Rijksoverheid het merendeel van het bedrag van een miljard aan kosten op zich te laten nemen. Dat is nieuw en het staat ook niet in het coalitieakkoord. Gedeputeerde Staten vermelden daarbij niet dat het Rijk al in het verleden heeft laten weten geen prioriteit aan deze weg te geven en dat daarom Provincie en een aantal gemeenten dat zouden moeten betalen.

ROVER heeft ook zorgen, omdat Gedeputeerde Staten niet aangeven hoe dit voorstel past in het
515 huidige provinciaal beleid om een substantiële Modal Shift van personenautogebruik naar OV en fiets te bewerkstelligen. Hoe verhoudt de bestuurlijke, ambtelijke, financiële en externe advies aandacht voor dit A8/A9 plan zich tot de in het Klimaatakkoord afgesproken vermindering van 8 miljard autokilometers in de spits vóór 2030? Dat is provinciaal beleid.

ROVER maakt zich zorgen omdat dit plan geen enkel zicht biedt op vermindering van hinder en
520 overlast in Assendelft en Krommenie: Een miljard is een veel te groot bedrag en de A8/A9 past niet in het al heel dure rijtje prioriteiten dat Gedeputeerde Staten samen met de MRA in Den Haag bepleiten. De kans is zeer klein dat die plannen in Den Haag positief worden onthaald. De Provincie zal worden uitgelachen en buitengesloten als het gaat om belangrijke prioriteiten zoals de 7,5 miljard euro in het Regeerakkoord voor Mobiliteit in combinatie met woningbouw.

ROVER hoopt dat Provinciale Staten met ROVER de zorgen over de hinder in Assendelft en
525 Krommenie willen gaan wegnemen. ROVER heeft ideeën voor een ander plan, dat gericht is op het provinciale beleid, om ervoor te zorgen dat mensen, die nu gebruik moeten maken van een auto voor woon-werkverkeer, geholpen worden om dat anders te doen. Grote werkgevers kunnen dat oppakken. Ze hebben dat ook beloofd in het Klimaatakkoord. ROVER zou Schiphol als eerste
530 voorbeeld willen noemen. Van de 65.000 werknemers zet 80% met de auto het verkeer vast. TLN heeft er belang bij dat het woon-werkverkeer van de weg afgaat.

ROVER heeft eerder al diverse voorstellen gedaan. Als een idee door het provinciaal ambtelijk
apparaat verzonnen wordt, dan komt dat idee toch iets verder. ROVER wil met de Staten, grote
535 werkgevers en NS een plan maken en ervoor zorgen dat er daadwerkelijk iets gebeurt.

Het voorstel van Gedeputeerde Staten leidt ertoe dat er de komende vijftien jaar helemaal niets gaat
540 gebeuren. Het voorstel van Gedeputeerde Staten is totaal anders dan wat er in het verleden is neergelegd. Het wijkt erg af van het coalitieakkoord.

ROVER hoopt dat Provinciale Staten het voorstel van het college op dat punt afwijzen. Een miljard
euro voor een stukje weg waar de Rijksoverheid niet achter staat, dat lijkt ROVER verkeerd. Het leidt
545 af van de echte prioriteiten.

De heer **Steeman** (D66) vraagt TLN en VNO-NCW West om te reageren op de vraag hoe de
545 groeiscenario's zich verhouden tot het Klimaatakkoord, waarin wordt gewerkt aan het terugbrengen van autovervoersbewegingen.

De belangenbehartiger van **TLN** antwoordt dat het allemaal bijdraagt. Het is een pakket aan
maatregelen dat gaat helpen om het toenemende aantal verkeers- en vervoersbewegingen terug te
550 dringen. We hebben de werkgeversaanpak nodig. Het is goed dat wordt ingezet op thuiswerken en deelvervoer, maar we kunnen de vraag niet aan. In deze regio is de woningbouwopgave gigantisch met 230.000 nieuwe woningen op de planning. Denk ook aan de grote hoeveelheid online bestellingen. Er moet worden geïnvesteerd in het bredere pakket, waarvan nieuwe infrastructuur, zoals de verbinding A8-A9, onderdeel uitmaakt.

VNO-NCW West refereert aan de KIM cijfers (Kennisinstituut Infrastructuur en Mobiliteit) en is ook
555 betrokken bij de werkgeversaanpak voor Noord-Holland en de Regio Amsterdam. Daar worden

absoluut stappen gezet, maar gelet op de groei aan de andere kant, moet het een geheel pakket zijn met diverse maatregelen. Het is een beetje dweilen met de kraan open.

560 De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft een vraag aan Evofenedex. Is het niet veel handiger om in te zetten op een verbinding, die vijf kilometer zuidelijker ligt, langs het Noordzeekanaal?

565 De woordvoerder van **Ondernemersvereniging Evofenedex** is niet ingelezen op het voorstel dat de heer Hollebeek brengt. Met de groei van Regio Alkmaar en Zaanstad is de verbinding tussen Amsterdam en de Kop van Noord-Holland een belangrijke. Die brengt kansen voor ondernemers en draagt bij aan een betere doorstroom, iets hoger in de provincie.

De **voorzitter** geeft het woord aan de laatste insprekers.

570 **Bewonersvereniging Noorderveenweg Assendelft** bestaat uit enkele honderden leden die zich ernstig zorgen maken over de verkeersproblematiek in Zaanstreek Noord en Assendelft in het bijzonder. De leden zijn grote voorstanders van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9, waarover Gedeputeerde Staten kortgeleden positief hebben besloten. Het is een goed doordacht en evenwichtig plan geworden, waarbij de overlast voor omwonenden tot een minimum is beperkt. Deze verbinding is de enige echte oplossing om de toegenomen verkeersdruk in Zaanstad Noord op
575 te vangen. Toegenomen door de voortschrijdende nieuwbouw en de op dit moment volstrekt ontoereikende infrastructuur. Zonder deze verbinding zal in Zaanstad Noord een verkeersinfarct ontstaan, waarbij het toenemende doorgaande (sluip) verkeer zich een weg baant door de wijken van Assendelft en Krommenie. Een slechte zaak voor de verkeerveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in dit gebied. Veel bewoners van Zaanstad Noord zijn dan ook een groot voorstander
580 van deze verbindingsweg en hopen dan ook dat er nu eindelijk na zestig jaar praten wordt doorgepakt om de toenemende verkeersproblemen een halt toe te roepen. De bewonersvereniging doet dan ook een dringend beroep op Provinciale Staten om hier positief over te besluiten!. Help de bewoners met het verbeteren van de verkeerveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in Zaanstad Noord. Er is geen definitieve oplossing mogelijk, zonder deze
585 verbinding.

De woordvoerder van **Platform Krommenie** is apotheker in Krommenie. Hij spreekt namens bewoners in Krommenie, die zich ongerust maken over hun gezondheid en die van hun kinderen. Tussen
590 Krommenie en Assendelft ligt de drukste verkeersader van Noord-Holland. Het merendeel doorgaande verkeer zorgt voor veel uitstoot en geluidsoverlast. Uit onderzoek is gebleken dat in voornoemde plaatsen 17.000 gezonde levensjaren verloren gaan door deze milieubelasting. Op dit moment ligt het aantal longpatiënten boven het landelijk gemiddelde. De vele knelpunten, zoals bruggen en stoplichten veroorzaken files en opstoppingen en daardoor extra veel luchtvervuiling. Rond de weg wonen circa 35.000 mensen en staan er acht scholen. Kinderen zijn extra gevoelig voor
595 ultrafijnstof. Dit dringt door in allerlei organen, waaronder de hersenen. De situatie zal in de toekomst alleen maar slechter worden, omdat er grote nieuwbouwplannen zijn. De eerder genoemde 'Groene long' zal in de toekomst worden volgebouwd. De ontsluiting van de nieuwe wijken zal voor nog meer opstoppingen op de provinciale weg en sluipverkeer door de wijken zorgen. Platform Krommenie ziet maar één goede oplossing voor dit probleem en dat is het realiseren van
600 een nieuwe aansluiting tussen de A8 en A9. Het doorgaande verkeer hoeft dan niet meer door de twee wijken te rijden en de milieubelasting voor bewoners zal aanzienlijk afnemen, omdat het verkeer kan doorstromen en verder van de woonwijken af rijdt. De verbinding moet er niet komen om tijdwinst te boeken, maar voor het verminderen van de milieubelasting en het verbeteren van de

605 leefbaarheid voor bewoners van Zaanstad Noord. Ook gemeente Zaanstad maakt zich zorgen over de verkeersdruk en verwacht dat deze nog verder zal toenemen. De gemeente stelde een Mobiliteitsplan op voor Zaanstad Noord. Een voorwaarde voor dit plan is het realiseren van een verbinding tussen de A8 en A9.

Platform Krommenie roept op om de overlast voor de bewoners van Zaanstad Noord te verminderen door nu eindelijk maatregelen te nemen. Dat kan door het aanleggen van een nieuwe weg. Ook de 610 Wereld Gezondheidsorganisatie roept de Provincie als bestuurder op om haar verantwoordelijkheid te nemen. Citaat: *“Er zijn voldoende aanwijzingen dat het huidige niveau van luchtvervuiling in Europese steden verantwoordelijk is voor een aanzienlijke belasting door sterfgetallen, ziekenhuisopnames en verergering van het symptoom, vooral door hart- en vaatziekten. Blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen bevindt zich grotendeels buiten de controle van het 615 individu en vereist daarom actie van de overheid, op nationaal en regionaal niveau.”*

De heer **De Vries** spreekt op persoonlijke titel. Als zeer bezorgde burger van Zaanstad sprak hij eerder in deze commissie zijn zorgen uit over de leefbaarheid in Zaanstad-Noord vanwege het ontbreken van een goede verbinding tussen de A8 en de A9. Met name het verloren gaan van vele 620 gezonde levensjaren van kinderen die op school zitten en dag in dag uit vuile lucht in moeten ademen, zie daarvoor het onderzoeken van Goudappel Coffeng vindt hij verschrikkelijk. De boodschap die de heer De Vries vanuit de commissie terugkreeg was dat hij toch vooral geduld moest betrachten vanwege het onderzoek naar de mogelijkheden van een goede landschappelijke inpassing. Het onderzoek ligt nu voor en wat blijkt: het kan. Het landschap wordt er zelfs beter van. 625 De heer De Vries roept Provinciale Staten op om door te pakken en de ontbrekende schakel, de verbinding tussen de A8 en de A9, –waarvan de planvorming dateert uit de midden jaren 50 van de vorige eeuw–, aan te pakken. Tevens roept hij op om daarbij het hele traject in ogenschouw te nemen, omdat er ook in het midden van Zaanstad nabij de Coenbrug een manifest leefbaarheidsprobleem gaande is wat dringend om een oplossing vraagt. In de gemeenteraad van 630 Zaanstad zijn moties aangenomen om de snelheid op de A8 terug te brengen van 100 naar 80 kilometer per uur en voor het verhogen van de geluidschermen. Rijkswaterstaat geeft tot heden helaas nul op het rekest.

De heer De Vries vraagt de A8–A9 verbinding zo spoedig mogelijk aan te leggen. Niet zozeer vanwege de mobiliteit, of de enkele minuten tijdwinst, maar vooral vanwege de leefbaarheid die om 635 een oplossing schreeuwt. Het afpakken van vele gezonde levensjaren van kinderen moet echt stoppen vindt de heer De Vries als vader, opa maar vooral als bezorgde burger van Zaanstad.

De heer **Nuyens** spreekt ook op persoonlijke titel. Het probleem van de Golfbaanvariant is het volgende. Het verkeer dat nu over de N203 rijdt, voegt straks bij Uitgeest in op de A9. Daarvoor 640 moeten vier nieuwe viaducten worden gebouwd. Het tracé komt vlak langs de wijk Broekpolder en gaat dwars door de golfbaan. Tankstations en verzorgplaatsen moeten hierdoor worden verplaatst. De heer Nuyens wijst op de Trompetvariant, waarvoor hij al vier jaar tevergeefs de aandacht vraagt. De enige logische locatie voor de aansluiting op de A8 is bij het viaduct nabij de rietmolen van Heemskerk. In de Trompetvariant gaat het verkeer bij Uitgeest onder de A9 door en sluit verdiept 645 aan op de A8. Niemand heeft er dan last van.

Met de Golfbaanvariant wordt het probleem verplaatst naar de Broekpolder. Het is een verkeerde gang van zaken. Het verplaatsen van vier viaducten, tankstations en de golfbaan kost alleen al 500 miljoen euro. Het is onbestaanbaar dat de Golfbaanvariant kan worden uitgevoerd voor een miljard euro. De kosten van de Trompetvariant blijven daar ver onder. Hij nodigt Statenleden uit om 650 persoonlijk met hem in gesprek te gaan, zodat hij zijn plan duidelijk kan uitleggen. De heer Nuyens betreurt het dat hij in de afgelopen vier jaar nooit serieus is genomen met zijn plan.

De heer **Wit** (CDA Zaanstad) heeft zich als raadslid de vraag gesteld waar hij als raadslid op terug kan kijken. Tot zijn spijt moet hij constateren dat de wachtlijst voor Zaanse starters eerder langer dan
655 korter is geworden. Als politicus voelt de heer Wit zich schuldig dat hij deze starters niet heeft kunnen helpen. Ook laat de lang toegezegde infrastructurele ontlasting van Zaanstad Noord mogelijk tot 2030 op zich wachten.

Met het voorliggende Landschapsplan heeft de Provincie de oplossing gevonden om iedereen ter wille te zijn. Met dit plan wordt een versterking van de Stelling en de landschappelijke kwaliteit
660 bereikt, een verlaging van het geluidsniveau en uitstoot in dit gebied, een vermindering van asfalt in Zaanstad Noord, een verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid en een positievere MKBA-waarde. Dit gecombineerde plan resulteert in een mooier, gezonder en veiliger stukje Noord-Holland. Dat verdient complimenten. Maar waarom moet nog acht jaar worden gewacht op realisatie? Unesco kan alleen maar tevreden zijn met deze versterking van de Stelling. Voor het ministerie van
665 OCW geldt hetzelfde. Immers een groot deel van dit plan wordt geïnvesteerd in cultuurhistorisch erfgoed. Het ministerie van I en W heeft aangegeven miljarden euro's over te hebben voor het oplossen van infrastructurele problemen. Er ligt nu een plan dat iedereen aan zijn of haar achterban kan uitleggen. Nu is het tijd voor politieke daadkracht. Het Groene Leefbaarheidsfonds voor Zaanstad Noord is daarbij niet meer dan een doekje voor het bloeden. Durven Provinciale Staten de
670 uitdaging aan om te stellen dat de A8-A9-verbinding nog in de volgende bestuursperiode open gaat, of kunnen de Staten de Noord-Hollanders nog uitleggen dat het niet gaat gebeuren?

De heer **Terwal** (VVD) vraagt de woordvoerder van Platform Krommenie wat hij tegen mensen en organisaties zou willen zeggen die stellen dat de huizen en panden langs de N203 wel zouden
675 kunnen worden opgekocht om het leefbaarheidsprobleem in Krommenie te kunnen oplossen.

Platform Krommenie gaat het niet alleen om huizen die langs de weg staan. Er staan ook schoolgebouwen. Het gaat om complete wijken. Het verwijderen van een paar huizen is niet de
680 oplossing. De school kon ooit gebouwd worden omdat de verwachting was dat de provinciale weg ontlast zou worden door de verbinding A8-A9. Op dit moment had deze school niet eens gebouwd mogen worden vanwege de geluids- en milieubelasting die daar nu aan de orde is.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft ook een vraag voor Platform Krommenie. Inspreker gaf aan dat de Groene Long zal worden volgebouwd. Het gebied is grotendeels Bijzonder Provinciaal Landschap en
685 het ligt binnen de MRA. Er zal qua woningbouw niet veel mogelijk zijn. Waarop baseert de woordvoerder van Platform Krommenie zich? Weet hij iets wat de Statenleden niet weten?

De woordvoerder van **Platform Krommenie** verwijst naar de bouwplannen die op dit moment worden uitgevoerd. Tot aan de Communicatieweg wordt het gebied volgebouwd. De te realiseren wijk is
690 enorm groot en staat deels in het gebied waarin nu ook de weg wordt voorzien. Als de A8-A9 wordt doorgetrokken en de wijken blijven zoals ze zijn dan is er een duidelijke afstand tussen de woonwijken en de A8-A9. Van ultrafijnstof is bekend dat het een paddenstoelvormige uitstoot heeft. Hoe dichter men bij de weg woont, hoe sneller het stof neerdaalt.

695 Mevrouw **Van der Waart** (GL) vraagt aan de inspreker namens ROVER of hij zijn alternatieve oplossingsrichtingen eerder heeft ingebracht in dit gremium.

De alternatieve oplossingsrichtingen van **ROVER** zijn eerder gemeld aan de gedeputeerde en Statenleden. Tot nu toe is er binnen 'het A8-A9-verhaal' geen ruimte voor alternatieven. Wel is er

700 het bredere verhaal rond het mobiliteitsbeleid. In het OV Toekomstbeeld 2040 is opgenomen dat er een Modal Shift moet komen; een verschuiving van autogebruik naar meer OV en fiets. Op die manier ontstaat er ruimte voor het noodzakelijke vrachtverkeer. Daarbij zou ook een schaa sprong in het OV aan de orde zijn. Het kernpunt van het plan van ROVER is om als uitgangspunt te hanteren dat het woon-werkverkeer wordt teruggedrongen en dat de gelegenheid wordt geboden in Uitgeest
705 over te stappen op bussen die naar de grote werkgebieden rijden, zoals Schiphol. Het gaat erom dat er een doelstelling komt, die ook past in het landelijke klimaatbeleid. Er is vijftig jaar woningbouw gepleegd in Noord-Holland boven het Noordzeekanaalgebied, zonder behoorlijke openbaar vervoersvoorzieningen. Men is dus aangewezen op de auto. Het moet anders.

710 De **voorzitter** bedankt alle insprekers. Hun inbreng is waardevol voor de beeldvorming.

schorsing 19.48 tot 19.52

De **voorzitter** heropent de vergadering.

715

Mevrouw **Van der Waart** (GL) vertelt dat GL nooit een voorstander is geweest van een verbinding A8-A9. Ook met dit Landschapsplan wordt voor de fractie niet duidelijk wat de noodzaak is voor deze weg. GL is bekend met de leefbaarheidsproblemen langs de N203 bij Assendelft en Krommenie, maar de nieuwe weg staat niet in verhouding tot de opgave en creëert elders opnieuw
720 leefbaarheidsproblemen. In het Landschapsplan is ingegaan op de mogelijkheden om de waarde van de Stelling van Amsterdam niet aan te tasten. De aantasting van het landschap is echter onvermijdelijk. In het plan worden mitigerende maatregelen getroffen. Men mag trots zijn op het bijzondere cultuurhistorische landschap en het is goed om te zien dat er zoveel mogelijkheden zijn om dit te versterken. In het plan komt ook de niet te ontkennen doorsnijding van het landschap terug. GL ziet een brede integrale aanpak in het Landschapsplan met veel goede maatregelen. De
725 landschappelijke waarde zal verbeteren met de verplaatsing van hinderlijke elementen, zoals tankstations en de golfbaan. Ook het Oer-IJ komt terug in de maatregelen, al zou het nog wat nadrukkelijker mogen terugkomen.

GL ziet samenhang tussen maatregelen en parallellen met het plan van de Groene Combinatie.
730 Insprekers namens de Groene Combinatie gaven aan niet te willen wachten tot ze aan de slag kunnen met het gebied, samen met de Provincie. Hoe verhoudt de zo benadrukte integrale samenhang tot dit plan? Betekent dit dat investeringen in het landschap zouden moeten wachten? Zaken als het verbeteren van de hoofdweerstandslinje kunnen toch al worden opgepakt? Sinds het eerste advies van ICOMOS in 2017 is het Werelderfgoed uitgebreid, waardoor Noord-
735 Holland niet meer de enige provincie is, betrokken bij het Werelderfgoed van de waterlinies. Is de Liniecommissie al meegenomen in het plan?

De geraamde kosten voor de aanleg van de weg zijn in het plan flink gestegen. Een belangrijke reden waarom GS het Golfbaanalternatief aanwees in de vorige periode was onder andere de betere betaalbaarheid. Inmiddels zijn de kosten gestegen tot ruim 900 miljoen euro. Met de aangepaste
740 discontovoet zijn de opbrengsten opeens enorm. De reistijdopbrengsten zijn opeens verdubbeld. Bij het bepalen van deze discontovoet is geen rekening gehouden met het Klimaatakkoord. Daarnaast is er de opgave voor de mobiliteitstransitie en het terugdringen van de CO₂-uitstoot en het aantal autokilometers. Is het rekenen met dergelijke grote reistijdwinsten wel in verhouding en realistisch? Is het realistisch te verwachten dat zelfs als we allen deze weg zouden willen, dat er budget
745 gevonden zou kunnen worden? Het is belangrijk om te prioriteren binnen de bredere bereikbaarheidsopgave. Voor GL hebben projecten die investeren in een robuuste OV-infrastructuur

prioriteit. Het plan van ROVER komt met concrete maatregelen, ook voor de leefbaarheidsopgave in Krommenie en Assendelft.

Hoe is de relatie tussen de verbinding 'mini A8-A9' en de leefbaarheidsproblematiek in Krommenie?

750

De heer **Terwal** (VVD) spreekt dank uit aan het consortium van diverse partijen dat een overzichtelijk landschapsplan heeft opgeleverd. Voor de VVD is een goede bereikbaarheid in de provincie, nu en in de toekomst, erg belangrijk. Men moet vlot van A naar B kunnen reizen zonder in de file te staan.

755

Kijkende naar de Noord-Hollandse kaart ligt er een robuust netwerk van wegen, maar wel met een ontbrekende schakel: de verbinding tussen de A8 en A9. Met deze verbinding behoren de bereikbaarheidsproblemen in dit gebied tot het verleden. Ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Krommenie en Assendelft gaan aanzienlijk vooruit. Uit een rapport van Goudappel Coffeng uit 2016, dat in opdracht van de Provincie is opgesteld, blijkt dat door alle verkeersdrukte op de N203 ruim 17.000 gezonde levensjaren verloren gaan. Omwonenden maken zich terecht zorgen om hun gezondheid. Zowel de verbetering van de bereikbaarheid, als de leefbaarheid waren een reden voor de VVD om de realisatie van de verbinding A8-A9 als een van de speerpunten op te nemen in het laatste verkiezingsprogramma.

760

Een punt van zorg was het behoud van de Unesco Werelderfgoed status van de Stelling van Amsterdam. Reden dat de fractie kon instemmen met een formulering in het coalitieakkoord dat het behoud van deze status leidend is bij de definitieve keuze voor een voorkeursvariant. Het landschapsplan moest daarover uitsluitsel geven. Wat blijkt, alle seinen voor de landschappelijke inpasbaarheid van de verbinding staan op groen.

765

Door te kiezen voor een verdiepte ligging van de verbinding via het tracé van het Golfbaan alternatief en het nemen van een veertigtal bijbehorende maatregelen leidt dit tot een kwaliteitsimpuls van de Stelling van Amsterdam en het omliggende landschap. Delen van de Stelling van Amsterdam worden hersteld en beter 'beleefbaar' gemaakt. Ook het Bijzonder Provinciaal Landschap van de achter de Stelling gelegen Assendelfter Polder wordt fraaier door een vergroting van openheid van het landschap. Straks is er sprake van een herkenbaar gebied, waar ruimte is voor cultuur, natuur en recreatie.

770

De zorg van de VVD over een toename van geluid en de verslechtering van de luchtkwaliteit in de wijk Broekpolder en Assendelft zijn in het Landschapsplan weggenomen. Door te kiezen voor een verdiepte ligging, een volledig knooppunt en het gebruik van stil asfalt op de A9, A22 en de verbinding A8-A9 neemt de geluidsbelasting af, vergeleken met de situatie in 2030 zonder de verbindingsweg. De luchtkwaliteit verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

775

Het wekte bij de VVD-fractie dan ook geen verbazing dat het kwaliteitsteam van onafhankelijke experts en het Ministerie van Onderwijs, als hoeder van het Nederlandse Werelderfgoed, beide positief zijn over het Landschapsplan. Het ministerie is bereid het plan te verdedigen richting UNESCO. Ook het sein van de maatschappelijke kosten-/batenanalyse (MKBA) sprong van rood op groen. De kosten worden op circa 909 miljoen euro geschat. Dit is minder dan de geschatte baten van 945 miljoen euro. De baten voor erfgoed, natuur en landschap zijn niet meegenomen. De baten kunnen dus nog hoger uitvallen.

780

Nu alle seinen op groen staan voor de landschappelijke inpasbaarheid van de verbinding hoopt de VVD dat ook Unesco de talrijke verbeteringen, die het landschapsplan voor de Stelling van Amsterdam biedt, zal erkennen. En hoopt dat het Rijk, vanuit een gedeelde wens om Provincie Noord-Holland bereikbaar en leefbaar te houden, bereid is tot een substantiële financiële bijdrage.

790

De heer **Steeman** (D66) stelt dat het leefbaarheidsprobleem in de Zaanstreek wordt veroorzaakt door verkeer. Ook D66 ziet in dat dit probleem moet worden opgelost. De discussie in de afgelopen tien jaar over varianten, besluiten, financiën, belangen en modellen heeft het probleem voor de

- 795 Zaanstreek niet minder gemaakt. Met de verstedelijking van de Metropool Regio Amsterdam wordt het probleem ook zeker niet minder. Naar een trechtering van een breed scala aan oplossingen en varianten om het autoverkeer op een andere plaats te laten rijden, ligt er nu een landschapsplan voor om te laten zien of en hoe het door Gedeputeerde Staten als voorkeursvariant aangemerkte Golfbaanalternatief van de verbinding A8–A9 kan worden ingepast in het landschap en het Unesco
- 800 Werelderfgoed. Het pakket van veertig maatregelen kan, alleen in volledige samenhang en bij volledige uitvoering, de verdiepte aanleg van de verbinding door de polder mogelijk maken. D66 spreekt complimenten uit voor het plan. Het Landschapsplan vormt een overzichtelijk en samenhangend geheel en laat de reden waarom de Stelling van Amsterdam zo een belangrijk landschap is volledig tot zijn recht komen. Een prachtplan dat wat D66 betreft morgen uitgevoerd
- 805 zou mogen worden, ware het niet dat er een compleet nieuwe stroomweg, en feitelijk dus een nieuwe snelweg, in het plan is verwerkt.
- Het is belangrijk om zuiver te houden waar we het vandaag over hebben en wat van Provinciale Staten wordt gevraagd. Dit Landschapsplan is geen go/no go is voor de aanleg van de verbinding A8–A9. Dat betreft een discussie voor een ander moment. Het Landschapsplan is een helder
- 810 antwoord op de vraag of het Golfbaanalternatief landschappelijk inpasbaar is. Het antwoord in dit Landschapsplan is ja, mits alle veertig maatregelen alle in samenhang en volledig worden uitgevoerd, inclusief de aanleg van de weg. Waar dit plan geen antwoord op geeft is of het alternatief en dit maatregelenpakket de UOV van Unesco overeind houden. Het landschapsplan geeft ook geen volledige onderbouwing van nut en noodzaak van het Golfbaanalternatief. Het is geen volledige
- 815 belangenafweging, geen volledige financiële onderbouwing en geen projectplan. Provinciale Staten worden gevraagd het maatregelenpakket vast te stellen als een samenhangend pakket voor een eventuele aanleg van het Golfbaanalternatief. Het pakket zit vast aan mitsen en maren, een enorm bedrag en een keurslijf van samenhangendheid. Het vervolgtraject na dit besluit is lang en heeft met de financiën bovenop de veertig maatregelen, in ieder geval eenenveertig faalkansen. Wat gebeurt er
- 820 als een van die faalkansen zich voordoet en het pakket niet realiseerbaar blijkt? Wat is dan de terugvaloptie? Zetten Provinciale Staten zich met dit besluit klem op de uitvoering van het Golfbaanalternatief, of anders niets? Kan de gedeputeerde inzicht geven in het vervolgtraject, na dit besluit? Welke beslisruimte blijft er over voor Provinciale Staten om het urgente en bestaande leefbaarheidsprobleem in Krommenie en Assendelft aan te pakken?
- 825 Aan Provinciale Staten wordt gevraagd een voorwaardelijkheid te geven voor een nog te nemen stap voor de planuitwerkingsfase. Er moet dan zicht zijn op financiering en duidelijkheid over het behoud van de Werelderfgoedstatus. Voor D66 is de landschappelijke inpassing altijd een harde voorwaarde geweest. De fractie gaat ervan uit dat het voorgelegde besluit inhoudt dat die inpasbaarheid nog altijd de harde voorwaarde blijft die het altijd al geweest is.
- 830 Wat is voor Gedeputeerde Staten ‘zicht op financiering’? Voor de invulling van andere voorwaardelijkheden voor een besluit over de planuitwerkingsfase, wacht de heer Steeman het antwoord van de gedeputeerde op de vraag over het vervolgproces af.
- De heer Steeman sluit zich aan bij de vragen van GroenLinks over de kosten–batenganalyse bij het Landschapsplan.
- 835
- Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) waarom er zoveel vraagtekens worden gezet bij de financiële bijdrage vanuit het Rijk of Europa. Zijn de heer Steeman, maar ook mevrouw Van der Waart, ermee bekend dat ook de Lelylijn naar Groningen ook nooit van grond leek te komen, terwijl er nu 3 miljard euro vanuit het Rijk voor is gereserveerd? Ook voor het doortrekken van de Noord–
- 840 /Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp lijkt er nu 1,5 miljard euro uit het Nationaal Groeifonds te komen. Deelt de heer Steeman het optimisme met de heer Terwal dat er in de toekomst een financiële bijdrage te verwachten valt vanuit het Rijk?

845 De heer **Steeman** (D66) deelt dat optimisme niet. De verbinding A8–A9 komt nergens naar voren op een prioriteitenlijst. Vanuit het Rijk is er nog geen signaal dat er een bijdrage kan worden verwacht, maar het is niet onmogelijk. Het is een groots en veel omvattend Landschapsplan, waaraan nog veel haken en ogen zitten, voordat het überhaupt terugkomt bij Provinciale Staten om er ‘een klap op te geven’. De heer Steeman maakt zich zorgen over de tussenliggende tijd en de maatregelen die daarin genomen zouden kunnen worden.

850

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is graag een optimist. Het feit dat er nu in de Lelylijn en het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn wordt geïnvesteerd heeft te maken met de veranderde focus op mobiliteit. Om naar een duurzame samenleving toe te werken, wordt er meer geïnvesteerd in openbaar vervoer en robuuste OV–infrastructuur. Daarmee wordt geld voor dergelijke projecten beschikbaar gesteld. Mevrouw Van der Waart deelt niet het optimisme dat daaruit kan worden geconcludeerd dat er meteen miljarden euro's beschikbaar komen voor autowegen die eigenlijk niet nodig zijn.

860 Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt alle insprekers, die hun kijk op het Landschapsplan hebben gegeven. Complimenten zijn er voor alle betrokkenen bij het Landschapsplan. Het is een belangrijke stap in een jarenlang voortslepend proces rond de aanleg van een verbinding tussen de A8 en A9. Het Landschapsplan geeft een zeer overwogen beeld van de maatregelen die nodig zijn om de Stelling van Amsterdam te verbeteren en versterken, maar ook op welke wijze de nieuwe verbinding daarin vorm kan krijgen. Het CDA bedankt ook voor de technische briefing op 11 januari jl..

865 Het CDA is altijd voorstander geweest van deze nieuwe verbinding, onder de voorwaarde dat dit niet tot een verslechtering van de leefomgeving in de Broekpolder mocht leiden. De verdiepte aansluiting op de A9 en andere maatregelen, zoals het gebruik van stil asfalt, geven aanleiding om ervan uit te gaan dat aan deze voorwaarde wordt voldaan. Belangrijk is dat de Stuurgroep, waarin alle betrokken gemeenten vertegenwoordigd zijn, positief is over het Landschapsplan. Krijgt het advies van de Stuurgroep om in een volgende fase te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor aanvullende maatregelen voor de leefbaarheid in de Broekpolder opvolging?

870 Ook belangrijk is een positief advies van de onafhankelijke Kwaliteitsraad, die keek naar het Landschapsplan in relatie tot de toetsing van het plan door Unesco. In de voordracht staat dat pas verder gewerkt wordt aan de planuitwerking als er zicht is op de financiering van het project en bij de realisatie de Werelderfgoedstatus behouden blijft. Er is sprake van tweemaal twee regionale stroomweg, welk kan worden geüpgraded naar een nationale stroomweg. Nu de financiering van de weg nog voor een overgroot deel gevonden moet worden, net als de invulling van beheer en onderhoud, kan dat aanleiding zijn om met het Rijk te bespreken of moet worden uitgegaan van een regionale stroomweg, of van een nationale stroomweg, zodat de financiering en het beheer op een andere wijze in beeld kunnen komen. Heeft het verschil in status (regionaal of nationaal) daar betrekking op, of zijn het slechts verkeerskundige criteria die het onderscheid maken tussen een regionale of nationale stroomweg?

880 Wordt een koppeling gelegd tussen de aanleg van de verbinding en de afwaardering van de A22?

885 Vanwege zijn studie en betrokkenheid beschouwt de heer **Hollebeek** (PvdD) zichzelf als liefhebber en kenner op het gebied van de integratie van cultuurhistorische structuren in de ruimtelijke ontwikkelingen. Helaas werd zijn interesse in de technische briefing op 11 januari jl. gevoed door stijgende verbazing. Het idee ontstond dat er sprake was van een presentatie van Landschapsplan ‘Kaalslag’. In dit plan worden de termen openheid en kwaliteit als synoniem gezien en dat ruimtelijke kwaliteit zich vooral beperkt tot esthetische kenmerken, die per definitie arbitrair zijn. Wat de een

890

als rommelig beschouwt, is wellicht voor een ander een fraai stukje natuur. Op de golfbaan zijn fazanten en patrijzen te aanschouwen. Vele zangvogels en kleine huisdieren huizen hier. Zij hebben half open terrein nodig met voldoende struikgewas om te schuilen. Door te kiezen voor de golfbaanvariant zullen deze dieren hun heil elders moeten zoeken. De in het gebied aanwezige bosschages moeten het veld ruimen. De PvdD-fractieleden keken met afgrijzen naar het beeldmateriaal tijdens de technische briefing. Deze pijnlijke kaalslag werd onder het mom van kwaliteit als iets fantastisch ten tonele gevoerd. De PvdD vindt dit schrikbarend in een tijd waarin de natuur meer onder druk staat dan ooit en de biodiversiteitscrisis als het zwaard van Damocles boven ieders hoofd hangt. Het vernietigen van bosschages kan nooit teniet worden gedaan door het plaatsen van bomenrijen om dijken te accentueren, of door het inzaaien van bermen. Herplanten is een schijncompensatie, waarvan de dieren de dupe zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeleman** (D66) of de heer Hollebeek het met hem eens is dat het verwijderen van bosschages gunstig is voor weidevogels, omdat daarmee de schuilmogelijkheden voor roofvogels wegvallen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) ziet dat er in het gebied een enorme kaalslag optreedt. Er is meer dan weidevogels in het gebied. Weidevogels zijn onderdeel van de natuur en ecologie, maar er zijn ook andere soorten, zoals fazanten, patrijzen, zangvogels en kleine zoogdieren. Beter is een balans van open en begroeide stukken, zoals die er nu zijn. In het landschapsplan wordt nadrukkelijk gekozen voor het eenzijdig open en niet voor het behoud van bosschages.

De heer Hollebeek begrijpt dat de focus op de cultuurhistorie lag. Dit plan is een poging om een positief advies van Unesco te verkrijgen. Het is begrijpelijk dat het plan beoogt om de 'landschappelijke klok' honderdtwintig jaar terug te zetten naar de hoogtijdagen van de Stelling. Daarin kan men doorslaan. Het landschap van het verleden kan bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving van de toekomst. Daarvan is de heer Hollebeek altijd een voorstander. Dat is wat anders dan 'het Anton Pieckiseren' van het landschap. Laat het landschap met de aanwezigheid van de Stelling van Amsterdam het landschap van de toekomst zijn, waarin ruimte is voor de opgaven van de toekomst, zoals de energietransitie, klimaatcrisis, biodiversiteitscrisis en wellicht iets dat nog niet op de radar is.

De Integrale visie op het gehele gebied die Landschap Noord-Holland zojuist schetste spreekt de PvdD meer aan. Daarmee staat het een niet per definitie boven het ander. Er is wel degelijk ruimte voor bosschages en struikgewas bij waterlinies, maar dan wel bij voorkeur buiten de verboden kringen. De pijn van een plan waarbij een landschap doorsneden wordt en een stuk van het Natuurnetwerk Nederland verdwijnt, wordt nu geprobeerd te verzachten door het gehele landschap op de schop te gooien. Grijs asfalt markeren met groen grasfalt. Het middel lijkt hier erger dan de kwaal. De PvdD overweegt om in Provinciale Staten met een aantal moties te komen, om de belangen van dieren, natuur en biodiversiteit in het gebied te beschermen.

Het verbaast de PvdD dat gevraagd wordt het plan te onderschrijven zonder dat er een advies van Unesco ligt. Dat advies zou de PvdD graag meenemen.

De fractie blijft van mening dat de opwaardering van de zuidelijker gelegen N246 en S150 gezien de huidige ontwikkelingen langs het Noordzeekanaal meer zoden aan de dijk zet. Die discussie zal op een ander moment nog worden gevoerd.

De heer **Dekker** (FvD) merkt op dat zijn fractie vaak teleurgesteld is over de voorstellen van dit Provinciebestuur. Bij dit voorstel is de fractie van Forum voor Democratie positief verrast over dit zeer doorvlochten landschapsplan, waarin met alle aspecten rekening lijkt te worden gehouden. Het groen- en natuurherstel is dusdanig dat de voorgenomen aanleg van de weg per saldo een positief

effect heeft op de leefbaarheid in de regio. Al jaren is de provinciale weg, die de dorpen Krommenie
940 en Assendelft doorkruist, een doorn in het oog van aanwonenden en veroorzaakt deze veel overlast.
De doorstroming is in het geding. Op de huidige N203 bevinden zich elf knelpunten, waaronder
verkeerslichten, kruispunten, invoegstroken enzovoorts. Ook zijn er plannen voor
woningbouwprojecten langs het traject, die alle ontsloten moeten worden. Daardoor zullen de
opstoppingen en knelpunten toenemen. Er is geen goede verbinding tussen Oost en West. Wanneer
945 er calamiteiten zijn op de A8 of A9 is de N203 de enige, niet optimale uitweg. FvD is een groot
voorstander van de aanleg van een verbindingsweg tussen de A8 en A9, die de overlast bij
omwonenden wegneemt en het comfort van de automobilist ten goede komt.
De fractie is blij met de keuze voor de optie van een verdiepte weg. Ze is voorstander van het
behouden van het kenmerkende vertrouwde landschap, waarvan de Stelling van Amsterdam en de
950 Nieuwe Hollandse Waterlinie onderdeel uitmaken. FvD staat niet negatief tegenover een zekere
'Anton Pieckisering' van het landschap.
Het herstellen van cultuurerfgoed in combinatie met het verbeteren van bereikbaarheid, het comfort
van automobilisten en een betere leefbaarheid voor bewoners klinkt de FvD als muziek in de oren.
De fractie kan zich vinden in het feit dat wordt geopteerd voor een volledig knooppunt bij de afslag
955 A9, ter hoogte van Akermaat in Beverwijk. Het alternatief, een halve knoop zou de bereikbaarheid
van Velsen en Beverwijk aantasten.
De Provincie is afhankelijk van het Ministerie en Unesco aangaande de aanleg van de weg. De fractie
van FvD ziet graag dat de communicatie met deze partijen geen onnodige vertraging oploopt. De
jaarlijkse vergadering van Unesco vindt plaats in juli. Op dat moment kan goedkeuring vanuit die
960 kant verkregen worden, aangaande het behoud van de erfgoedstatus op basis van voorliggend plan.
Het plan staat op de agenda voor juli 2023. Wat FvD zou het onderwerp al in juli 2022 op de agenda
moeten komen. Valt dit proces te versnellen? Met een goedkeuring van Unesco op zak kunnen
sneller grote stappen worden gezet in het verwezenlijken van deze broodnodige verbindingsweg. De
twee aan de A9 gelegen tankstations (Akermaat en Twaalfmaat) moeten bij uitwerking van het plan
965 tijdelijk worden afgebroken met zich op herplaatsing langs de A9 op termijn. FvD vindt het van
essentieel belang dat deze tankstations zo snel mogelijk een nieuwe bestemming vinden aan de A9.
De nieuw te realiseren tankstations moeten minimaal hetzelfde aantal benzine- en dieselpompen
omvatten. Zonodig moet een uitbreiding van de capaciteit worden gewaarborgd, gezien het te
verwachten hogere aantal verkeersbewegingen op dit traject.
970 FvD is zeer positief over de voordracht en zal hieromtrent voor stemmen.

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat een aantal jaren geleden een voorkeursvariant is gekozen voor
een mogelijke verbindingsweg. Deze weg houdt de gemoederen al jaren bezig. Ook nu met de
presentatie van het Landschapsplan is dat het geval. Het op maaiveldhoogte aanleggen van de weg
975 zou de waarde van Unesco Werelderfgoed Stelling van Amsterdam ernstig aantasten. Middels een
landschapsplan zou eerst gekeken worden wat er gedaan kon worden om de waarde van de Stelling
te vergroten, om daarna een weg te kunnen intekenen. Bij de presentatie van het landschapsplan
bleek dat een aantal belangrijke aspecten nog veel aandacht verdienen, zoals de
stikstofproblematiek, de natuurcompensatie en de gevolgen voor bestaande infrastructuur, zoals de
980 situatie bij de Coenbrug. Erkent de gedeputeerde dit? Het grootste probleem betreft de financiering.
Er is een bedrag nodig van ruim een miljard euro, daar waar de Staten tot een maand geleden circa
140 miljoen euro in gedachte hadden. Hoe groot achten Gedeputeerde Staten de kans dat het Rijk de
knip gaat trekken? Gezien het dreigende tekort aan financiële middelen voor groot onderhoud aan
mobiliteitsinfrastructuur zou er nu voor gekozen kunnen worden om het project af te blazen, zoals
985 de SP dat al eerder voorstelde. Wellicht kan de financiële lobby naar het Rijk worden ingezet om
eerder afgewezen aanpassingen in Krommenie uit te kunnen voeren?

De SP vindt dat er alles aan gedaan moet worden om de waarde van de Stelling onaangetast te laten. De tand des tijds heeft van het oorspronkelijke stelsel gemaakt dat wat het nu is. Is het geen geschiedvervalsing als met moderne middelen en inzichten de boel wordt hersteld?

- 990 Het standpunt van de SP over nut en noodzaak van een verbinding tussen de A8 en A9 is alom bekend en nu niet anders. In het kader van het klimaatprobleem moet het autogebruik drastisch worden teruggedrongen. Dit onzalige project doorzetten, valt dan ook niet te verkopen. Kan de gedeputeerde hierop reageren?
- 995 De heer **Deen** (PVV) spreekt complimenten uit aan hen die werkten aan het Landschapsplan en hij bedankt alle insprekers voor hun inbreng en betrokkenheid.
De PVV las het plan met interesse en volgde de technische briefing. Een en ander stemt de fractie overwegend tevreden. De totstandkoming verliep volgens een zorgvuldig proces. Het ontwerp doet recht aan het landschap, de Stelling van Amsterdam en de bereikbaarheid van de regio.
- 1000 In het plan zijn 40 maatregelen opgenomen, die een samenhangend geheel vormen voor het behoud, het herstellen en versterking van de Outstanding Universal Value van de Stelling en voor de aanleg van een verbindingsweg, via het tracé van het Golfbaanalternatief. Het alternatief waar de PVV voorstander van was en nog steeds is.
Een van de gedane aanbevelingen spreekt de PVV zeer aan. Het betreft de aanbeveling om de windturbine bij Heemskerk te verwijderen als deze aan het einde van de levensduur en geen nieuwe windturbine terug te plaatsen. Dat is een mooie bijkomstigheid van deze voordracht.
- 1005 De PVV heeft er vertrouwen in dat de maatregelen zullen leiden tot een kwaliteitsimpuls van de Stelling van Amsterdam, een relatief positief effect hebben op de openheid van het landschap, bijdragen aan het behoud van de leefbaarheid in het gebied en de bereikbaarheid verbeteren.
- 1010 De fractie heeft ook enkele zorgpunten. Restaurant Twaalfmaat zou verwijderd moeten worden. Dit draagt bij aan het vergroten van de openheid van Kom 14 en het vrijmaken van de schootsvelden van Fort Veldhuis. De PVV hoopt dat onteigening kan worden voorkomen.
Een ander punt van zorg heeft te maken met de financiën. Eerder zag het financiële plaatje er rooskleuriger uit. De geschatte maatschappelijke baten liggen boven de geschatte
- 1015 investeringskosten, maar er is een onzekerheidsmarge van 25% inzake de investeringskosten. De kosten voor beheer en onderhoud van de weg zijn nog niet geraamd. Er is een financieel gat van ruim 800 miljoen euro. Sommigen menen dat dit gat ervoor gaat zorgen dat de weg er nooit komt. Toch ziet de PVV het positief in. De fractie wil dat er eerst zicht is op de financiering van het project, voordat Provinciale Staten een besluit nemen over de start van de planuitwerkingsfase. Wat kunnen
- 1020 de gevolgen zijn voor het plangebied als het financiële gat niet gedicht kan worden?
- Mevrouw **Doevendans** (PvdA) spreekt van een lang traject. De weg staat al zestig jaar ter discussie. Voor de PvdA zijn enerzijds het open landschap en de Stelling belangrijk, maar anderzijds zijn leefbaarheid en gezondheid heel belangrijk. Deze tweespalt is een van de redenen waarom de Staten
- 1025 om een Landschapsplan hebben gevraagd. Het totaalpakket ziet er mooi uit, wat de PvdA betreft. Het zorgt voor verbetering van de Stelling. Als de Staten ja zeggen tegen het Landschapsplan dan gaat het voor de PvdA sec en alleen over het Landschapsplan en niet over de vervolgstappen. Het plan moet worden getoetst door Unesco en de financiën moeten er wel zijn.
- 1030 Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of het doorgaan van het Landschapsplan, wat de PvdA betreft, niet hoeft te betekenen dat de weg er komt.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat de discussie over wel of geen weg pas gevoerd kan worden als aan alle andere voorwaarden is voldaan. Als er zicht is op financiën en een goedkeuring door Unesco

- 1035 komen de Staten dan opnieuw bijeen voor een gesprek over het wel of niet aanleggen van een weg? Hoe ziet het verdere proces eruit? De PvdA wil voorkomen dat nu ja wordt gezegd waarbij er op enig moment financiën komen. Echter, dan ziet de wereld er mogelijk weer heel anders uit op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid.
- 1040 De PvdA-fractie heeft in de vorige periode om dit Landschapsplan gevraagd. Eerst moest duidelijk zijn of de variant inpasbaar is in het landschap, ook met het oog op de Stelling van Amsterdam. Als de Staten ergens om hebben gevraagd dan moeten ze er ook naar kijken. Dat wil niet zeggen dat als de Staten met het Landschapsplan instemmen dat ze dan ook meteen ja zeggen tegen het vervolg. Eerst moeten er de financiële middelen en de goedkeuring van Unesco zijn.
- 1045 Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de PvdA de inwoners van Krommenie geen zicht wil geven op een oplossing voor het leefbaarheidsprobleem.
- 1050 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) antwoordt dat leefbaarheid en gezondheid heel belangrijke speerpunten zijn voor de PvdA, maar daarnaast is er ook nog het Leefbaarheidsfonds. Het is goed om te kijken wat er nog meer mogelijk is. De PvdA wil ervoor strijden dat er qua leefbaarheid en gezondheid een oplossing komt voor Krommenie en Assendelft. Dat is wellicht niet meteen de weg waarover de VVD spreekt. De PvdA wil dat loskoppelen. Er moet zeker worden gekeken hoe voornoemde gemeenten kunnen worden geholpen.
- 1055 Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) wat de PvdA beweegt om te denken dat het over enkele jaren wel het juiste moment is om de knoop door te hakken, terwijl dat moment in de afgelopen zestig jaar nooit voorbij kwam.
- 1060 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vindt het te kort door de bocht om te stellen dat het 60 jaar niet heeft gewerkt en nu dus ook niet werkt. De wereld is in zestig jaar enorm veranderd. Als er financiën zijn, ziet de wereld er mogelijk opnieuw anders uit.
- 1065 Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vindt het hoog tijd dat de verbinding A8-A9, na vijftig jaar studie, een substantiële vervolgstap krijgt. Het plan is een prachtige uitwerking, landschappelijk gezien, en een oplossing voor veel leefbaarheidsvragen in Assendelft en Krommenie. Complimenten zijn er voor iedereen die aan het Landschapsplan gewerkt heeft. Mevrouw Van Geffen bedankt de insprekers voor hun bijdragen.
- 1070 Liberaal N-H is niet van de school die vanuit wensdenken het verkeer ziet verminderen, terwijl huizen, bedrijven en aantallen inwoners de komende jaren fors toenemen. De verbinding is ook hard nodig voor de transportsector. Zonder transport staat alles stil. Dat is maar al te vaak merkbaar op de N203. Mevrouw Van Geffen kan zich aansluiten bij de heldere bijdrage van de heer Terwal van de VVD. Ook sluit zij zich aan bij de interpretatie van de heer Hoogervorst dat dit Landschapsplan een middel is om de verbinding mogelijk te maken. Het is jammer om daarop nu al zoveel voorbehoud te horen van de coalitiepartijen, buiten de VVD.
- 1075 Waarom wordt nu pas gestart met de lobby voor geld? Had die lobby al niet gestart kunnen zijn?
- 1080 De heer **Klein** (CU) meldt dat de CU een groot voorstander is van het plan om de Stelling van Amsterdam beter zichtbaar te maken. De fractie spreekt complimenten uit voor de gedetailleerde ideeën om de Stelling in het gebied tussen Assendelft en Heemskerk te herstellen, waardoor het gebied, waar nu golfbaan ligt, weer open landschap wordt, de tankstations verdwijnen en de dijken weer zichtbaar worden. De fractie kan zich niet vinden in de 'koppelverkoop', die Gedeputeerde Staten voorstellen. De ChristenUnie ziet geen heil in de verbinding tussen de A8 en A9 en zeker niet

in de Golfbaanvariant. Het is geen verstandige oplossing om een nieuwe snelweg aan te leggen. Het gebied zal doorsneden worden door een diepe betonnen geul. Dat heeft grote gevolgen voor
1085 bijvoorbeeld de agrariërs. De klimaatproblemen moeten worden aangegrepen om de behoefte aan mobiliteit te reduceren. Het is bijna ondenkbaar dat dit plan ooit zal worden uitgevoerd. De kans is klein dat er een miljard euro zal worden gevonden voor dit kleine stukje snelweg. Het Rijk schrapt deze verbindingsweg eerder van haar wensenlijst. De inwoners van Krommenie en Assendelft wordt valse hoop gegeven en de bewoners van Broekpolder wordt angst ingeboezemd.

1090 Denken Gedeputeerde Staten dat met dit plan is aangetoond dat een weg dwars door de Stelling praktisch gezien niet uitvoerbaar is?

Er moet worden gekeken naar alternatieven. De herziene MKBA is op zichzelf al een klucht. Door een andere rekenrente heeft een weg ineens tweemaal zoveel nut. Alle andere varianten zijn dan ook weer rendabel. Wat de CU betreft wordt nu vooral gekeken naar ideeën zoals aangedragen door
1095 ROVER met snelle busverbindingen vanuit Uitgeest en de voorstellen van de Groene Combinatie om met agrariërs aan de slag te gaan om het gebied te versterken. De heer Klein heeft daarom de volgende vraag aan zijn mede-commissieleden. De weg kan niet worden aangelegd zonder de versterking van de Stelling. Andersom? Zou dat niet moeten worden nagestreefd? Dat nu een start wordt gemaakt met het versterken van de Stelling, wat slechts beperkte kosten met zich meebrengt
1100 en dat parallel onderzoek wordt gedaan naar betere alternatieven om de situatie in Krommenie te verbeteren.

Gedeputeerde **Pels** vertelt dat de Liniecommissie onlangs via een presentatie is geïnformeerd over het doorlopen proces. Er is nog niet gesproken over de inhoud. Noord-Holland is in gezamenlijkheid
1105 met andere provincies Siteholder van de Hollandse Waterlinies. Het inhoudelijke gesprek moet zeker nog worden gevoerd met de Liniecommissie. Provinciale Staten doen uiteindelijk de besluitvorming, maar het is wel belangrijk dat bij zo een grote ontwikkeling de Liniecommissie uitgebreid wordt meegenomen. Dat zal het college op zich nemen na besluitvorming in Provinciale Staten.

Het traject met Unesco is helaas niet te versnellen. Voor het agenderen van het onderwerp deze
1110 zomer hadden de stukken in december jl. ingediend moeten zijn. Unesco is als gremium niet makkelijk te beïnvloeden en zeker niet in het besluitvormingstraject. Ook als de provincie stukken heeft ingediend dan is er nog geen zekerheid over de datum van besluitvorming door Unesco.

Gedeputeerde **Olthof** vult aan dat het contact met Unesco loopt via het Ministerie van OCW. Provincie
1115 Noord-Holland heeft zelf geen contact met Unesco. De verwachting is dat het tijdspad dat er nu ligt mogelijk te positief is. Uiteindelijk gaat Unesco daar zelf over.

Vandaag ligt het Landschapsplan voor en geen definitieve go/no go voor een verbindingsweg tussen de A8 en A9. Het Landschapsplan is door de Staten en door Unesco als belangrijke voorwaarde
1120 gesteld om überhaupt verder te kunnen gaan met de planuitwerking. Het Landschapsplan dient een antwoord te geven op de eis die Unesco gesteld heeft. Als de weg er zou moeten komen, dan mag dat niet ten koste gaan van de Stelling van Amsterdam.

Het Landschapsplan is voorwaardelijk om, indien daartoe besloten zou worden, de verbindingsweg aan te leggen. Alle partijen, die positief tegenover het Landschapsplan staan, zijn van mening dat dit
1125 in zijn totaliteit moet worden uitgevoerd.

Het is een mooi gebied in een verstedelijkte omgeving. De vele opgaven maken het complex. Enerzijds moeten de openheid en het karakter van het landschap behouden blijven, maar anderzijds zijn er de opgaven ten aanzien van leefbaarheid en toekomstige ontwikkelingen zoals woningbouw. Met dit plan is een antwoord gegeven op de vraag hoe recht kan worden gedaan aan alle opgaven en
1130 toekomstige ontwikkelingen en waarbij rekening wordt gehouden met het landschap. Dat laatste

maakt dat het dure ingrepen zullen zijn. Een eventuele weg moet verdiept worden aangelegd en er zullen compenserende maatregelen moeten worden getroffen om recht te doen aan alle factoren in de omgeving.

1135 Onder punt 2 staat het woord 'zij' vermeld. Zij is Provinciale Staten. Provinciale Staten nemen het besluit. Als er duidelijkheid is over de financiering en vanuit Unesco dan zullen Provinciale Staten moeten besluiten of wordt doorgedaan met de planuitwerking. Dat is de eerstvolgende stap. Met dit besluit staat dat traject nog open.

1140 Bij interruptie vraagt de heer **Steeleman** (D66) of op dat moment (voordat een besluit genomen wordt) niet alleen Unesco en de financiën, maar ook een bredere afweging voorliggen.

1145 Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het traject een aantal fasen kent. Nu wordt als voorwaarde gesteld, om een volgende fase in te gaan, dat het Unesco standpunt en de financiën bekend zijn. In de planuitwerking volgt een nieuwe MKBA op basis van een nieuw model. Dat is een vraag vanuit het Rijk. De parameters voor de discontovoet worden door het Ministerie van Financiën aangereikt.

1150 Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) of het college verwacht dat de zoektocht naar financiële middelen moeilijker wordt, als degenen bij wie financiering wordt gezocht verwachten dat Provinciale Staten zullen besluiten om het Landschapsplan niet tot uitvoering te brengen.

1155 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de financiering moet worden gevonden in cofinanciering en financiering door de Staten zelf. Het laatste woord is in dit geval aan Provinciale Staten. Voordat over financiën wordt gesproken is het wel belangrijk om te weten dat er een Landschapsplan ligt dat als basis kan dienen en waarover Provinciale Staten positief zijn.

1160 Bij interruptie merkt de heer **Klein** (CU) op dat de keuze voor de Golfbaanvariant mede is gemaakt op basis van de toenmalige MKBA-berekeningen. Nu wordt doorgedaan op dit spoor terwijl met de nieuwe discontovoet eigenlijk alle varianten weer op tafel kunnen worden gelegd. Waarom zou dat laatste geen goed idee zijn?

1165 Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat niet alleen de discontovoet bepalend is geweest voor de Golfbaanvariant. Als in 2017 op basis van dezelfde MKBA conclusies worden getrokken en er wordt vervolgens een parameter in de discontovoet verandert dan zullen in dezelfde mate ook veranderingen in de andere varianten aan de orde zijn. De verhouding van deze variant ten opzichte van de andere zal niet noemenswaardig afwijken. Enerzijds is de commissie kritisch op het feit dat de MKBA ineens positief is verdubbeld vanwege de gewijzigde discontovoet en anderzijds wordt deze als argument gebruikt om alle varianten opnieuw aan de orde te stellen.

1170 Destijds is een keuze gemaakt voor de Golfbaanvariant als voorkeursvariant. De vraag ligt nu voor of de uitvoering van een landschapsplan mogelijk is, waarbij recht wordt gedaan aan de uitgangspunten van Unesco om de Stelling te behouden.

1175 Bij interruptie merkt de heer **Klein** (CU) op dat Unesco zelf heeft aangeraden om naar Variant 7 te kijken. Dan kon niet omdat die variant niet rendabel was gegeven de MKBA. De heer Klein vindt het wel logisch om een stap terug te gaan, met bijvoorbeeld Variant 7. Die kan met herstelmaatregelen net zo goed uitpakken voor de Stelling van Amsterdam en tegelijkertijd realistischer zijn, omdat die variant niet zo onbetaalbaar is als de Golfbaanvariant.

1180 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het niet het uitgangspunt is geweest voor het opstellen van het Landschapsplan. U wilt weer teruggaan en alles weer opnieuw doen. Vanaf 2010 is hierover uitvoerig gesproken. De voorkeursvariant is nu uitgewerkt. Het Landschapsplan met betrekking tot de Voorkeursvariant ligt nu voor. Vanuit de Staten kan daaraan goedkeuring worden verleend. Als de weg er ooit zou moeten komen dan zou dit het bijbehorende Landschapsplan moeten zijn.

1185 Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) om de toezegging van de gedeputeerde dat wanneer in de toekomst een nieuwe MKBA wordt uitgevoerd dat ook baten voor erfgoed, natuur en landschap worden meegenomen.

1190 Gedeputeerde **Olthof** zal bij de verdere planuitwerking de MKBA zo volledig mogelijk uit laten voeren. Het feit dat een aantal elementen niet is meegenomen, is omdat ze binnen een MKBA niet kwantificeerbaar zijn. Daar waar het kwantificeerbaar is en meegenomen kan worden in een MKBA, zal dat zo volledig mogelijk worden gedaan.

1195 Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of Provinciale Staten in een later stadium, na instemming met het Landschapsplan, alsnog kunnen besluiten dat niet tot uitvoering wordt overgegaan, ook al is de financiering geregeld.

1200 Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat Provinciale Staten daar zelf over gaan. Op dit moment valt niet te overzien wat er allemaal uit gaat komen. Er moeten nog veel vragen worden beantwoord, ook naar aanleiding van de technische briefing. Het is aan Provinciale Staten om op basis van het totale verhaal een keuze te maken.

1205 Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) welke terugvaloptie het college voorhanden heeft als het plan niet financieerbaar blijkt, of wanneer Unesco het plan afkeurt. Verbindt de Provincie zich nu volledig aan de Golfbaanvariant?

1210 Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat Gedeputeerde Staten een uitspraak vragen over het voorliggende Landschapsplan, dat is gebaseerd op de Golfbaanvariant. Dat Landschapsplan gaat naar het ministerie van OCW voor het vragen van een reactie van Unesco. Op dit moment is er geen ander scenario of een plan B uitgewerkt. Het is een enorme klus geweest. Het is niet opportuun dat gelijktijdig allerlei alternatieven worden uitgewerkt.

1215 Over Broekpolder zegt de gedeputeerde het volgende. Vanuit de Stuurgroep is positief gereageerd op het Landschapsplan. Ook de gemeenten Uitgeest, Velsen en met name Beverwijk en Heemskerk hebben nadrukkelijk gesteld dat het plan niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in Broekpolder. Dat is als randvoorwaarde meegegeven. Het is een belangrijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking. In de verdere planuitwerking wordt bekeken wat nog meer mogelijk is om de leefbaarheid in de Broekpolder misschien zelfs verder te verbeteren.

1220 Het uitgangspunt is de vraag of een verbinding kan worden gemaakt tussen de A8 en A9. Daarvoor is dit Landschapsplan voorwaardelijk. In die zin is het een integraal Landschapsplan. Als er zicht zou zijn op realisatie dan zou dat gefaseerd kunnen plaatsvinden. Er ligt nu geen vraag voor of onderdelen uit het Landschapsplan kunnen worden opgepakt. De gestelde randvoorwaarden voor de aanleg van een verbindingsweg zijn met dit Landschapsplan ingevuld.

- 1225 Over de relatie tussen de mini-A8-A9 en de leefbaarheid in Krommenie is eerder gesproken. Er worden maatregelen getroffen rondom de N203 in Krommenie. Door het ontbreken van die weg ontstaan verkeersproblemen in de Dorpsstraat van Assendelft en in de verbinding van Saendelft richting de A8. Zaanstad vroeg de Provincie een bijdrage te leveren om daarvoor een alternatief te bieden. Het is een uitwerking vanuit Zaanstad zelf. Die gemeente neemt het voor haar rekening,
- 1230 inclusief het gesprek met de bewoners. Het is geen definitieve oplossing voor de problemen in Assendelft en Krommenie, maar het is een onderdeel van de leefbaarheidsvraagstuk. Er zijn middelen om op korte termijn tegemoet te komen aan die problemen. Structureel zijn er andere maatregelen nodig om de leefbaarheid te bevorderen.
- 1235 Met de financiering is het college nog niet aan de slag gegaan. Het Rijk heeft in het verleden uitgesproken dat het geen Rijksaangelegenheid is. Er ligt op dit moment een financieel vraagstuk bij het ministerie van I en W ten aanzien van het prioriteren van projecten, zoals het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn, Zuidasdok et cetera. Daarnaast lag er nog geen Landschapsplan waaraan de Staten goedkeuring hebben gegeven. De komende tijd gaat het college met het Rijk en andere
- 1240 overheidspartners in gesprek om te vernemen of er uiteindelijk zicht is op financiering. Dat zicht op financiering zal zijn dat het Rijk erkent dat deze weg nodig is en dat er vanuit het Rijk de bereidheid wordt getoond om een financiële bijdrage te leveren. Daarmee is de financiering nog niet rond. De ervaring leert dat naast een bijdrage vanuit andere partners er nog steeds een forse bijdrage vanuit de Provincie gevraagd zal worden.
- 1245 Ook hier komt het financieringsvraagstuk terug of Provinciale Staten bereid zijn om meer te betalen dan de middelen die nu zijn gereserveerd. De verdere uitwerking zal de nodige tijd vragen. De gedeputeerde wil niet de indruk wekken dat dit binnen een paar jaar geregeld zal zijn. Er ligt een enorme druk op de financiën. Toch wil het college kijken of er op langere termijn, ook in relatie tot andere ontwikkelingen rondom Amsterdam, zoals woningbouw. Uiteindelijk zicht op is dat dit een Rijksopgave gaat worden en of het Rijk bereid is een bijdrage te leveren. Dat gesprek zal het college
- 1250 ook gaan voeren.
- Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of het klopt dat de gedeputeerde bij Provinciale Staten terugkomt met het bericht dat er een bepaald groot bedrag vanuit de Provincie nodig is. Hoe valt een vraag om zo een dergelijk groot bedrag te rijmen met alle waarschuwingen die de gedeputeerde gaf
- 1255 om vooral niet te veel uit te geven op het gebied van Mobiliteit, omdat de bodem van de schatkist in zicht komt?
- Gedeputeerde **Olt Hof** constateert dat de SP vaak vragen stelt over waar Provinciale Staten zelf over gaan. Dit zal onderdeel gaan uitmaken van het IMPI. Provinciale Staten bepalen of ze het dit geld waard vinden om deze investering te doen. Als er zicht op financiën is vanuit andere partners dan zal er een afweging zijn binnen het dan zittende college. Dat college zal bereid moeten zijn om een voordracht te doen.
- 1260
- Het vervolgtraject is reeds geschetst. Het is aan OCW om te bepalen of het Landschapsplan uiteindelijk naar Unesco gaat om daarover een standpunt in te nemen. Gedeputeerde Staten gaan de komende tijd in gesprek met andere partners om te weten of er zicht op financiën kan worden verkregen. De gedeputeerde waagt zich niet aan een uitspraak over het bedrag dat vanuit de Provincie moet worden bijgedragen. Die afweging moet nog gemaakt worden.
- 1265
- 1270 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of de Provincie ruimte heeft om een bedrag in de orde van de grootte zoals voor de Westfrisiaweg neer te leggen voor die paar kilometer.

- 1275 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij dit een ingewikkelde vraag vindt. De behoefte aan de verbinding A8–A9 is aangegeven, maar met een duidelijke voorwaarde. Nu is duidelijk welk kostenplaatje er aan vast zit. Als bekend is waartoe andere partijen bereid zijn, dan is de vraag hoeveel deze Provincie bereid is bij te dragen. Daarbij moet rekening worden gehouden met andere investeringen, zoals die in openbaar vervoer en andere mobiliteitsvraagstukken.
- 1280 In antwoord op de vraag van mevrouw Kuiper stopt het verder zoeken naar een reductie van geluid en stof niet bij dit Landschapsplan. In de verdere planuitwerking zullen maatregelen worden getroffen om overlast van stof en geluid verder tegen te gaan.
- Een regionale of nationale stroomweg maakt niet het verschil qua kosten maar wel voor beheer en onderhoud.
- 1285 Het college is op de hoogte van de wens van Beverwijk en de IJmond om de A22 af te waarderen. Alle andere infra-ontwikkelingen worden steeds meegenomen in alle afwegingen en de verdere planuitwerking. Het Perspectief Mobiliteit is nog steeds het uitgangspunt voor deze provincie. Dus dat betekent dat wordt geïnvesteerd in het verminderen van mobiliteit, maar er zal altijd ruimte moeten blijven voor auto's. Ook voor een elektrische auto of een bus zal asfalt nodig zijn.
- 1290 De heer Hollebeek typeerde de spanning tussen de natuur ongemoeid laten en het terugbrengen van de staat van het Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Om recht te doen aan de universele waarde van de Stelling van Amsterdam, dan is daarvan de consequentie dat er geen ruimte is voor een landschap met een golfbaan en bosschages. De gedeputeerde wil daarmee geen classificering geven aan verrommeling, want ook dat is natuur. Het doel is uiteindelijk om het open weidegebied in stand te houden. De gedeputeerde voelt en begrijpt de worsteling van de heer Hollebeek.
- 1295 Bij interruptie merkt de heer **Hollebeek** (PvdD) op dat hij er juist een groot voorstander van is om het erfgoed onderdeel van het landschap uit te laten maken, maar dan wel als 'onderdeel van' en niet als 'teruggaan naar'.
- 1300 Gedeputeerde **Olthof** was vier jaar lang wethouder monumenten. Op veel plekken probeert men krampachtig vast te houden aan hoe het ooit was. Het is belangrijk dat mensen het verleden kunnen beleven en herleven.
- 1305 Unesco is geen partij die adviezen geeft. Wel zijn er mensen aangetrokken voor het kwaliteitsteam, die vaker met Unesco hebben gewerkt. Ze weten wat Unesco vraagt.
- Bij de planuitwerking komt de betekenis van het verplaatsen van de tankstations aan de orde. Er zal met belanghebbenden worden gesproken over alternatieven. De verplaatsing is geen onderdeel van het Landschapsplan.
- 1310 Bij interruptie vraagt de heer **Dekker** (FvD) de gedeputeerde om aan te geven dat het wel de bedoeling is om de tankstations terug te laten keren in de uiteindelijke oplossing.
- 1315 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de terugkeer van de tankstations geen onderdeel is van dit Landschapsplan. Ze moeten hierin plaats maken om de universele waarde van de Stelling terug te brengen. In de verdere planuitwerking komt aan de orde wat het betekent voor de te verplaatsen tankstations en andere voorzieningen. Dan is het aan Provinciale Staten om inbreng te leveren en een oordeel te geven of het voldoende is.
- 1320 Stikstof komt terug bij de verdere planuitwerking. De gedeputeerde is bekend met de geluids- en stofoverlast bij de Coenbrug. Dat is een vraagstuk dat het Rijk c.q. Rijkswaterstaat moet oplossen. Ook daar moet de leefbaarheid van omwonenden van de Coenbrug en de A8 worden verbeterd. De gedeputeerde wil dat niet betrekken bij dit vraagstuk.

1325 Geschiedvervalsing is niet aan de orde. De Provincie doet recht aan de geschiedenis door te laten zien wat de waarde van de Stelling van Amsterdam is. De Provincie heeft de plicht om de Stelling in stand te houden, in het ingewikkelde gebied en met de uitdagingen die dat met zich meebrengt. Terugdringen van het autogebruik is nog steeds het uitgangspunt maar alleen het stimuleren van het openbaar vervoer of van actieve mobiliteit zal geen antwoord zijn op de mobiliteitsvragen die er spelen. Er zal ook verduurzaming van het huidige vervoer moeten plaatsvinden. Dan nog steeds zijn er wegen nodig om mensen van A naar B te krijgen.

1330 Zoals eerder gezegd komt de verplaatsing van de tankstations en andere voorzieningen nog aan de orde. Onteigening is nooit het uitgangspunt. Als het aan de orde zou zijn, dan zal de Provincie proberen om de eigenaren zoveel mogelijk tegemoet te komen.

De Staten hebben als voorwaarde gesteld dat er zicht op financiering moet zijn. Als het financiële gat niet kan worden gedacht dan moet worden besproken of dit het einde van de verbinding A8-A9 is, of wat de alternatieven zijn.

1335 De koppelverkoop is niet gepast in dezen. Het is namelijk andersom. Om de verbinding aan te leggen, is de voorwaarde gesteld dat er aandacht moet zijn voor het Landschapsplan en het behoud van het landschap en de Stelling van Amsterdam.

Als er geen landschapsplan ligt en geen zicht of de Staten daarmee akkoord zullen gaan, dan is het lastig om te lobbyen. De discussie bij het Rijk gaat vooral over andere financiële opgaven.

1340 *Tweede termijn:*

1345 De heer **Steeman** (D66) kreeg een duidelijk antwoord op zijn vraag of er een terugvaloptie is. De concrete voorstellen die gedaan worden, zoals door de inspreker namens ROVER, kunnen nu al worden opgepakt. D66 ziet dat graag gebeuren. Het Leefbaarheidsfonds kan daarop gericht en effectief worden ingezet. Wil de gedeputeerde daar ook de regisserende rol van de Provincie oppakken?

1350 De heer **Terwal** (VVD) constateert dat sommige commissieleden de VVD verwijten dat de fractie niet openstaat voor 'de nieuwe tijd' en geen oog zou hebben voor klimaat- en stikstofproblemen. De 'nieuwe tijd' is de toekomst. De toekomst is dat de bevolking in Noord-Holland toeneemt, net als de bedrijvigheid. Auto's, bestelwagens en vrachtauto's worden elektrisch. Dus minder of geen geluid, CO₂-uitstoot en geen stikstofuitstoot. Door de toename van de bevolkingsgroei en de bedrijvigheid blijven er files ontstaan voor de deuren van inwoners van Krommenie. Om die reden blijft de VVD pleiten voor de verbinding A8-A9.

1355 De heer Terwal roept zijn mede-commissieleden op om uit hun 'loopgraven' te komen, het plan in zijn integraliteit te zien en samen met de VVD op zoek te gaan naar financiering en goedkeuring van Unesco.

1360 Bij interruptie wil de heer **Steeman** (D66) de heer Terwal tegemoet komen door te zeggen dat er inderdaad alle belang bij is, ook voor D66, om snel duidelijkheid te krijgen over de financiering en over de goedkeuring van Unesco, zonder dat de heer Steeman daarmee zegt dat het geld er zo snel mogelijk moet zijn en er een 'ja' moet komen van Unesco.

1365 De heer **Terwal** (VVD) nodigt de heer Steeman uit om samen naar Den Haag te gaan en daar naar financiering te zoeken.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is blij met de beantwoording van de gedeputeerde. Dit is niet de definitieve go/no go. Voor GL geldt, in tegenstelling tot de VVD, dat niet alle seinen op groen staan.

1370 Er is geen relatie met de ambities voor duurzame mobiliteit. De weg is voorbereid als snelweg, waardoor er een plak asfalt van 75 meter door het landschap snijdt. Er worden mitigerende maatregelen opgesteld die er mogelijk voor zorgen dat de Werelderfgoedstatus behouden blijft. Effecten van de weg zijn niet duidelijk. Het lijkt aannemelijk dat de congestie op de Coenbrug zal toenemen. Er liggen nog belangrijke opgaven voor stikstof en natuur. Voor de uitvoering is geen geld. Heeft de VVD al berekend hoeveel de opcenten omhoog zouden moeten gaan om dit project voor elkaar te krijgen. GL is een groot fan van groen, maar de fractie ziet hier nog geen groen licht. 1375 De gedeputeerde heeft aangegeven dat de financiering nog de nodige tijd zal kosten. De aanleiding voor dit verhaal is dat de problematiek voor de leefomgeving nu speelt. Gelukkig wordt tussentijds doorgewerkt aan een gezonde leefomgeving. Nu er plannen worden aangedragen voor het landschap vraagt GL de gedeputeerde om daarmee al aan de slag te gaan.

1380 Gedeputeerde **Olthof** zegt dat Gedeputeerde Staten zich volop blijven inzetten om op korte termijn de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren. Het is geen toekomstprobleem, maar een probleem van vandaag. Samen met de inwoners van Krommenie en Assendelft werkt het college daaraan verder. De grote oplossing wordt niet direct gevonden in de maatregelen die nu voorliggen. 1385 Daarvoor zal echt een grote investering moeten worden gedaan. Los van de maatregelen in Krommenie en Assendelft zal het college blijven investeren in de ambities die het Perspectief Mobiliteit en het OV Toekomstbeeld aan de orde komen. Er wordt steeds geïnvesteerd in goede alternatieven voor de auto en goed openbaar vervoer en actieve mobiliteit. Die Agenda's liggen er nog steeds. Daarmee gaat het college zeker verder.

1390 De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk zal worden doorgeleid naar de vergadering van Provinciale Staten op 31 januari 2022.

Schorsing 21.47 - 21.55 uur

1395

5. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

Vooraf zijn geen rondvragen binnengekomen en er zijn nu ook geen vragen voor gedeputeerde Pels.

6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

1400

6a. Regionale Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond

6a1. Te betrekken bij 6a: Ingekomen email over Radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland en IJmond op 17 november 2021

1405 De heer **Terwal** (VVD) vindt het goed om te zien dat samen met de gemeenten in de Regio Zuid-Kennemerland IJmond een gezamenlijke Werkagenda Mobiliteit is opgesteld. Het maakt voor alle betrokken partijen duidelijk waar de prioriteiten liggen en hoe deze omgezet kunnen worden in concrete acties. De heer Terwal ziet uit naar de mobiliteitsagenda's van de andere regio's. Wanneer kunnen de Staten deze agenda's verwachten?

1410 De looptijd van de werkagenda bevreedde de heer Terwal enigszins. Waarom tot 2023, als veel van de genoemde acties langer doorlopen. De vier genoemde ambities zijn voor de VVD herkenbaar en kunnen op steun rekenen. Bij ambitie 4, een wegennet dat bijdraagt aan leefbare steden en dorpen, is de VVD tevreden dat de verbinding A8-A9 wordt genoemd als oplossing voor een betere doorstroming. De VVD-fractie heeft moeite met de nadruk op snelheidsverlagingen in de stad en bij nieuwe woningbouwontwikkelingen en de autoluwe inrichting en inzet op lage parkeernormen. 1415 Ligt hier een rol voor de Provincie, aangezien het gemeentelijk beleid betreft?

De VVD vraagt nadrukkelijk om aandacht te blijven houden voor doorstroming en de beperkte alternatieven voor de auto in minder goed door OV ontsloten gebieden.

1420 Statenlid **Kostić** (PvdD) wil graag een concreet verbeterpunt meegeven. De PvdD vraagt Gedeputeerde Staten, als het gaat over veilige en slimme mobiliteit, expliciet aandacht te besteden aan veiligheid van de vele wilde dieren die in deze regio wonen. Het aantal menselijke slachtoffers moet uiteraard zoveel mogelijk richting nul. Die ambitie zou vanzelfsprekend voor andere dieren moeten gelden. Het aantal aangereden dieren stijgt. Ook verzekeraars hebben de Provincie opgeroepen om te investeren in slimme oplossingen. Dat is namelijk ook Smart Mobility. Met mobiliteit en

1425 infrastructuur raken we diep in het leven van dieren. In deze regionale agenda worden dieren niet een keer genoemd. Het college wordt verzocht om dit te corrigeren.

Statenlid **Kostić** heeft een vraag over het onderzoek naar aangereden herten in Zandvoort. In de stukken staat dat Wageningen Universiteit in opdracht van de Provincie oplossingen verkent. Er is een klankbordgroep met onder meer een faunabeheereenheid. Er is geen enkele organisatie die belangen van de dieren vertegenwoordigt. Met de gedeputeerde Dierenwelzijn is afgesproken dat de

1430 Provincie pro-actiever dierenwelzijnsorganisaties bij dergelijke onderzoek zal betrekken. Het verzoek aan Gedeputeerde Staten is om dierenwelzijnsorganisaties, zoals Dierenbescherming of Faunabescherming bij dit onderzoek te betrekken.

Het spreekt voor zich dat de algemene ambitie van 22% CO₂-vermindering in 2030 onverantwoord

1435 laat is, gezien de levensbedreigende klimaatcrisis. Het past dan ook niet om meer wegen aan te leggen zoals de verbinding A8–A9. De betaalbaarheid van de OV baart de PvdD zorgen. Delen Gedeputeerde Staten deze zorg?

De heer **Steman** (D66) constateert dat de door deze Staten meegegeven kaders herkenbaar zijn in

1440 de gezamenlijke agenda van zeven gemeenten in de Regio Zuid–Kennemerland IJmond. Het is mooi om te zien dat er aandacht is voor duurzame, slimme mobiliteit en sterk OV. Voor D66 is belangrijk dat de fiets en actieve mobiliteit vaak worden benoemd. Naast de uitgesproken ambities ziet D66 nog te weinig concrete plannen en projecten, waarin de stevige inzet ook fysiek te zien zal zijn. Op pagina 12 mist D66 nog een aantal doorfiets- en recreatieve fietsroutes.

1445 Snelheidsverlaging in stedelijke omgeving en geluidsverlaging in de kernen zijn belangrijk voor D66. Ook het afwikkelen van verkeersstromen in buiten stedelijk gebied draagt bij aan leefbaarheid en veiligheid. Ook andere snelheidsverlagingen zoals op de A22 staan terecht in dit stuk verwerkt. Hiermee wordt een link gelegd met de lokale aandacht voor de Zeeweg richting Zandvoort. D66 zal hier in toekomstige vergaderingen nog op terugkomen. De bereikbaarheid van de kust in zijn

1450 algemeen kreeg vaker de aandacht. Kan de gedeputeerde een toelichting geven op de in het stuk genoemde aansluiting van de Zeeweg op de N208? Dit kwam D66 wat vreemd over.

D66 pleit ervoor de bestuurlijke samenhang tussen partijen in de regio in de gaten te houden, maar zeker buiten de regio. In de uitvoering en aansluiting van mobiliteit heeft Provincie Noord–Holland een grote rol om die samenhang en ook de samenhang met andere werkagenda's in de gaten te

1455 houden.

Via deze weg vraagt de heer **Steman** aandacht voor de veerpont, zeker na afronding van het sluisproject. Blijft de veerpont volwaardig in de vaart in de toekomst? Hebben Provinciale Staten daarin nog een rol te betekenen?

1460 Mevrouw **Van der Waart** (GL) loopt de in de werkagenda geformuleerde ambities door. De ambitie van 'Verminderen, veranderen en verbeteren' wordt goed opgepakt. GL mist de regionale doorvertaling van het RMP, met de CO₂-doelstellingen. Ook de doorvertaling van het Strategisch

plan Verkeersveiligheid ziet GL nog onvoldoende terug. Krijgen de Staten hiervan in de volgende versie in september een meer uitgebreide stand van zaken?

1465 De tweede ambitie gaat over het OV. De Ontwikkelagenda OV IJmond draagt hiertoe bij. Wat GL zorgen baart is de afname van het OV-gebruik door de coronapandemie. Opvallend is dat de concessie Zuid-Kennemerland tijdelijk wordt afgeschaald. Van GL kan van een definitieve afschaling geen sprake zijn.

Mevrouw Van der Waart is benieuwd naar de stand van zaken over de corridor Haarlem - Amsterdam
1470 De derde ambitie heeft betrekking op het fietsroutenetwerk. De vraag is hoe gezamenlijk een versnelling kan worden aangebracht, nu gemeenten zich georganiseerd hebben.

De laatste ambitie heeft betrekking op automobilititeit. De verbinding A8-A9 had er wat GL betreft niet bij hoeven. Binnen deze ambitie komen ook de gezondere ambities zoals snelheidsverlaging terug, die bijdragen aan de leefbaarheid. In deze regio geldt een grote opgave voor leefbaarheid. Het
1475 is goed dat de toekomst van de mobiliteit zich ook hier richt op de transitie naar duurzaam, slim en veilig.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het gezamenlijk opstellen van de Regionale Werkagenda Mobiliteit een goede manier om per regio in beeld te brengen waar de knelpunten, maar ook de ambities liggen op
1480 het gebied van mobiliteit in de regio.

Er wordt gesteld dat er een duidelijk Ontwikkelpact voor de HOV-as vanuit de IJmond en Zuid-Kennemerland richting Schiphol en Amsterdam moet komen. Gebeurt dat bij de uitwerking van het Regionaal OV Toekomstbeeld - HOV-corridor Haarlem-Schiphol? Toen dat document besproken werd, was de vraag of de IJmond wel voldoende was aan getakt.

1485 Voor het optimaliseren van het MRA-netwerkwerk zouden fietsverbindingen moeten worden toegevoegd. Mevrouw Kuiper noemt de fietsverbindingen Haarlem-IJmond, via Spaarnwoude, Zandvoort-Haarlemmermeer, IJmond-Zaanstad. Deze vallen niet binnen de vijf prioritaire maatregelen, maar gezien het belang van deze verbindingen vraagt het CDA zich af welk gevolg hieraan wordt gegeven. De Velsersboog tussen de A9 en de N208 is een verbinding waarvoor in de
1490 regio al heel lang aandacht wordt gevraagd. Waarom staat hiervoor niets in de planning? Kan de verbinding worden opgenomen in het IMPI?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal Noord-Holland) bedankt de gedeputeerde voor de beantwoording van vragen. Deze Regionale agenda verdient waardering. De samenwerking verdient een compliment. Op
1495 een aspect kraakt mevrouw Van Geffen een kritische noot. In de regio wordt ingezet op lage parkeernormen. Dit creëert het probleem van de toekomst en gaat rechtstreeks in tegen het VVD verkiezingsprogramma, waar Liberaal Noord-Holland voor staat. De schaarste aan huizen is zo groot, dat mensen blij zijn met een huis en dit willen kopen. Later willen ze alsnog een auto en dan beginnen de problemen. Of ze hebben bezoekersparkeerplaatsen nodig in het kader van
1500 mantelzorg. Dat kan dan niet. Lage parkeernormen maken vooral de projectontwikkelaars blij. Voor hen biedt dit belangrijke financiële voordelen. Het is een vorm van wensdenken, die op dit moment stand houdt door de woning schaarste, ten koste van de keuzevrijheid van Noord-Hollanders.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeleman** (D66) of mevrouw Van Geffen woningbouw koppelt aan een
1505 verplichte afhankelijkheid van autoverkeer. Met alle actieve mobiliteit is het juist de bedoeling dat de afhankelijkheid van privé autobezit minder wordt, waardoor in stedelijk gebied met minder autobezit kan worden geleefd.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) pleit niet voor afhankelijkheid, maar juist voor keuzevrijheid. Door
1510 alles op voorhand autoluw te maken, hebben mensen geen keus meer. Er kunnen redenen zijn

waarom mensen een auto willen gebruiken, in plaats van OV of de fiets. Zij worden geforceerd om bijvoorbeeld betaalde zorg te nemen, omdat de mantelzorger niet kan komen. De werkende mens zal nog vaak een auto nodig hebben.

1515 Mevrouw Van Geffen doet een klemmend beroep op de gedeputeerde en de partners om het aspect van parkeren op te pakken voor deze en toekomstig regionale agenda's.

De heer **Hoogervorst** (SP) spreekt complimenten uit voor het voorliggend document. Het is goed om als regio samen met Provincie Noord-Holland de mobiliteitsvraagstukken in het gebied te bundelen en uit te werken naar een verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming. Het hebben van
1520 gezamenlijke uitgangspunten is daarbij essentieel. De fractie van de SP heeft wel een aantal vragen over het document. In hoeverre zijn de inwoners van de afzonderlijke gemeenten meegenomen in het vaststellen van deze ambities? Hoe kijken zij tegen het vraagstuk van mobiliteit aan?

De wat vreemde tijdspanne van het document tot 2023 is jammer en niet passend.

1525 Bij de Aanpak Bereikbaarheid Kust wordt gesteld dat deze wordt gebaseerd op het Mobiliteitsplan Formule 1. Welke onderdelen van dit mobiliteitsplan worden als pijler voor de Aanpak Bereikbaarheid Kust gebruikt? Is er in de ambitie plek voor lightrail? Als het gaat over de ambitie 'Doorontwikkeling OV' dan verdwijnt de term OV. Er wordt gesproken over 'tot in de haarvaten'. Speelt het OV daarin geen rol? In diverse tabellen staat bij planning en mijlpalen de aanduiding Q4-2021. Ligt alles wel op
1530 schema?

De heer **Deen** (PVV) ziet naast veel zaken waarmee de PVV weinig kan, zoals deelmobiliteit, het verminderen van mobiliteit en zero-emissie doelstellingen, gelukkig ook zaken als slimme mobiliteit, veilige mobiliteit, goede bereikbaarheid, intelligente stoplichten en andere digitale
1535 innovaties. Wat voor de PVV zwaar weegt, is dat de auto, als onderdeel van de regionale werkagenda, volledig wordt meegenomen. Bij ambitie 4 vindt de PVV de Verkenning aansluiting Randweg N208 met N200 (Zeeweg) en daarmee de ontlasting van de N200 door de binnenstad van Haarlem en de N201 (Heemstede-Zandvoort) heel belangrijk. Kan de gedeputeerde bevestigen dat daar serieus naar wordt gekeken?

1540 De heer **Klein** (CU) kan zich goed vinden in de werkagenda. De fractie herkent daarin veel provinciale prioriteiten. Door de inspreker werd namens Stichting Vrienden van Middenduin een pleidooi gedaan om de Zeeweg bij Bloemendaal verkeersveiliger te maken. Ook is daarvoor een prijsvraag uitgeroepen. Is dat onderdeel van ambitie 4, waarbij wordt gewerkt aan weginfrastructuur
1545 onderdelen?

Gedeputeerde **Olthof** is blij met de inhoud van dit document en omdat het een coproductie is van gemeenten in Zuid-Kennemerland IJmond en de provincie. Er moet vooral samen worden bekeken hoe de leefbaarheid in de diverse regio's verder kan worden bevorderd. Het product is niet
1550 allesomvattend. Het is een combinatie van ambities die geformuleerd zijn door de gemeenten in de eigen mobiliteitsplannen en de agenda's die Provinciale Staten vaststelden, zoals het Perspectief Mobiliteit. Beleid van de provincie en dat van gemeenten sluiten goed op elkaar aan. Het is een evenwichtig document. De gedeputeerde hoorde voor- en tegenstanders van de verschillende elementen. Wat de Staten er ook van vinden, uiteindelijk is het de gemeenteraad die zelf bepaalt of
1555 voor een autoluw centrum wordt gekozen, of niet. Hetzelfde geldt voor parkeernormen.

Het jaartal van 2023 is gekoppeld aan deze coalitieperiode. De gedeputeerde wil zeker inbrengen om er een langere periode aan te koppelen. Hij zal dat bespreken in het PVVB. Het is zeker een

ambitie vanuit de provincie, maar ook vanuit gemeenten om dit structureel op te pakken. De agenda wordt constant verbeterd en vernieuwd.

- 1560 De PvdD vraagt aandacht voor de veiligheid van dieren. Het is goed om maatregelen te treffen ter bescherming van de dieren en voor de veiligheid van weggebruikers. De provincie is daarmee al aan de slag gegaan, maar het staat niet duidelijk benoemd.
- Binnenkort wordt het resultaat van het onderzoek door Wageningen Universiteit aan Provinciale Staten beschikbaar gesteld. Dat gaat heel specifiek over het aantal aanrijdingen met herten op de
- 1565 Zeeweg. Er is ook een document over ontsnipperingsbeleid. Daarbij wordt voorgesteld hoe dat beleid kan worden opgenomen in het IMPI, als onderdeel van investeringen. In het afgelopen half jaar is, op basis van wetenschappelijke studies, het beleid ten aanzien van het dierenwelzijn, zeker ten aanzien van infrastructuur, verbeterd en wordt het beleid meegenomen in toekomstige keuzes.
- Al lange tijd wordt gediscussieerd over de veiligheid van en de snelheid op de Zeeweg. Het aanbod
- 1570 dat vanavond door een inspreker werd gedaan namens Vrienden van Middenduin en ook de uitkomst van de prijsvraag worden meegenomen. De gedeputeerde sprak onlangs met de burgemeester en wethouder van Bloemendaal over de snelheid. **Medio kwartaal 2-2022 komt de gedeputeerde terug met concrete maatregelen om de verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren.**
- 1575 Ten aanzien van de CO₂-reductie zijn niet alle maatregelen uitvoerig beschreven. Er wordt verwezen naar reeds vastgestelde agenda's zoals het RMP. De intentie is om in de loop van het jaar in de gemeenteraden van de verschillende gemeenten besluitvorming te laten plaatsvinden om CO₂ te reduceren. Er zijn ook al maatregelen getroffen in verschillende steden die al invloed hebben op de CO₂-uitstoot. Ook aan de transformatie naar actieve mobiliteit en OV wordt gewerkt.
- 1580 De prijs van het OV was al vaker onderwerp van gesprek. Is het kaartje voor OV wel concurrerend genoeg om gezinnen uit de auto in het OV te krijgen? Een dergelijke discussie moet zeker nog worden gevoerd.
- Bij interruptie vraagt Statenlid **Kostić** (PvdD) om in dit stuk de veiligheid van dieren ook mee te
- 1585 nemen. In de Klankbordgroep vertegenwoordigt niemand de dieren. De gedeputeerde wordt gevraagd om de uitkomst van het onderzoek af te stemmen met de Dierenbescherming.
- Gedeputeerde **Olthof** zal kijken hoe de inbreng ten aanzien van dierenwelzijn kan worden
- 1590 opgenomen, dan wel dat er verwezen wordt naar rapporten. De gedeputeerde zal met collega **Rommel** bekijken wie betrokken zijn bij de Klankbordgroep. Hij weet dat de grondeigenaren betrokken zijn. Bij de maatregelen zal worden bekeken hoe dierenwelzijn organisaties kunnen worden meegenomen. De gedeputeerde zal dat zeker gaan bespreken.
- Niet alle fietsroutes staan vermeld. Er wordt een aantal grote fietsroutes genoemd. Er wordt ook
- 1595 verwezen naar de Actieagenda Actieve mobiliteit. Daarin staan alle routes. Al worden die niet alle op korte termijn gerealiseerd. De voornoemde Actieagenda maakt onderdeel uit van de samenwerking. **Kennemerland pakt het knelpunt Zeeweg/N208 op. De Provincie trekt dat niet. De gedeputeerde zal navraag doen naar de stand van zaken.**
- De rol van Provinciale Staten ten aanzien van de veerpont is beperkt. Provincie Noord-Holland gaat
- 1600 er niet over. Provincie is partner. Het is aan Velsen om te besluiten over de veerpont. Hetzelfde geldt voor het Pontplein, als belangrijke doorfietsroute.
- Verkeersveiligheid zijn lopende agenda's. Deze zijn nog niet zover uitgewerkt dat daarin al concrete acties kunnen worden benoemd. Er wordt wel verwezen naar die Actieagenda's, als onderdeel van de samenwerking.
- 1605

Over de afschaling van OV merkt de gedeputeerde op dat de ambitie van het college is om het OV na corona zo snel mogelijk op het oude niveau te krijgen en nog aantrekkelijker te maken. De tijdelijkheid is opgenomen omdat onbekend is wanneer op het oude niveau zal worden gekomen. Het college wil zeker niet naar een definitieve afschaling toewerken.

1610 Betreffende HOV Beverwijk loopt het vast in de samenwerking met Rijkswaterstaat. Er zijn zorgen over de constructie van de Velsler Traverse. Daarnaast moet eerst worden gekeken voordat verder kan worden gegaan. Overigens zijn partijen wel in goed overleg met elkaar.

De Staten kregen een presentatie over **Corridor Haarlem–Schiphol–Amsterdam. Binnenkort volgt het rapport.** De stuurgroep gaat verder met fase 3, de uitwerking van de verbinding. In dat licht is HOV

1615 Beverwijk belangrijk om te zorgen voor een verbinding vanuit de IJmond met Haarlem.

Lightrail is niet aan de orde op dit moment. Uit een vergelijking in het kader van HOV Haarlem–Schiphol–Amsterdam is gebleken is dat BRT (Bus Rapid Transport) meer en beter voldoet aan de gestelde eisen dan lightrail.

De fietsverbindingen komen nader aan bod bij de bespreking van de Actieagenda Actieve Mobiliteit.

1620 De lage parkeernorm is een keuze van gemeenten. Binnenstedelijk bouwen gaat uiteindelijk ten koste van andere zaken. Bij knooppuntontwikkelingen hanteert ook Provincie Noord–Holland een lagere norm als uitgangspunt.

Bewonersparticipatie is niet aan de orde bij dit document. Dit document is opgesteld op basis van mobiliteitsplannen van gemeenten. De gedeputeerde kan niet beoordelen of en in hoeverre participatietrajecten zijn gevolgd. Dit zijn agenda's die door gemeenteraden zijn vastgesteld. Die zijn samengebracht met de agenda's die Provinciale Staten vaststelden.

1625 Het gaat niet zozeer over Formule 1. Wel is naar voren gekomen dat als mobiliteit op een andere manier wordt gebruikt, er ruimte kan worden gecreëerd. Met de trein of per fiets naar Zandvoort blijkt heel goed te kunnen. Er was geen verkeerschaos toen honderdduizenden mensen naar de
1630 Formule 1 trokken. Het is interessant om te weten wat daarvan kan worden geleerd, zodat aspecten van dat mobiliteitsplan kunnen worden toegepast op andere plekken.

Tweede termijn:

1635 Mevrouw **Kuiper** (CDA) informeert naar de status van de Velslerboog. Deze voor de regio belangrijke verbinding staat al heel lang op de agenda.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt wanneer de Staten de andere regionale agenda's kunnen verwachten. De VVD is niet tegen elke snelheidsverlaging. De fractie ziet de voordelen hiervan voor de
1640 verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het staat nu te generiek opgenomen. De doorstroming moet op peil blijven. Gemeenten moeten niet te rigoureuus naar het middel van snelheidsverlaging grijpen, gelet op het belang van doorstroming.

Gedeputeerde **Olthof** zegt over het **beschikbaar komen van andere regionale agenda's dat dit afhankelijk is van het tempo van andere regio's, De gedeputeerde kan geen tijdspad geven. Hij hoopt dat andere regio's dit jaar zover zullen zijn. De gedeputeerde beraadt zich nog op de manier waarop de regionale agenda's met de Staten besproken zullen worden.**

1645 Sommige gemeenten kiezen er bewust voor om auto's te weren. Ze treffen maatregelen die passen bij de kleuring van het betreffende college in die gemeenten. Wel wordt gekeken naar de betekenis hiervan voor de doorstroming op provinciale wegen en de toegangswegen richting gemeenten.
1650 De Velslerboog is een ambitie vanuit de regio. Wat het ingewikkeld maakt is dat de Velslerboog aansluit op het Rijkswegennet. Rijkswaterstaat koos ervoor om de Velslerboog niet mee te nemen in de studie Rottepolderplein. Dat neemt niet weg dat het een ambitie is waaraan vanuit de regio veel

1655 waarde wordt gehecht. Of de Velsersboog hoog op de agenda komt, is afhankelijk van de ontwikkelingen bij Rijkswaterstaat.

1660 De **voorzitter** concludeert dat de Regionale werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland voldoende is besproken. De gedeputeerde heeft aangegeven dat hij tracht om er een langere periode van te maken en dat het structureel op de agenda komt. De veiligheid en bereikbaarheid van de Zeeweg worden meegenomen in de meest brede zin van het woord, zodat er ook naar de veiligheid van dieren wordt gekeken.

6b. C-naar-B-verzoek: Mobiliteit/Economie/Wonen, Bekostigen doortrekken Noord-/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp

1665

Mevrouw **Alberts** (SP) deed een agenderingsverzoek. Ze wil het niet hebben over de inhoud van de brief. Ze struikelde over de financiering. Vindt de commissie het net als de SP ook een vreemd Plan B, namelijk dat een gebruiker extra toeslag moet betalen? Niet iedereen die op Schiphol werkt, is piloot. De meeste mensen werken voor een minimaal loon op Schiphol. Het is een vreemde manier van handelen, wanneer deze mensen een toeslag moeten betalen. Heeft de gedeputeerde gemeld dat het college de toeslag een domme keuze vindt? Wordt nagedacht over het compenseren van werknemers? 9 januari was de datum die zicht moest geven op cofinanciering. Is daarover al duidelijkheid?

1670

1675 Vanuit het Rijk zijn er allerlei klimaatambities. Vindt de commissie dat de financiering daarvan volledig vanuit het Rijk moet komen en niet vanuit reizigers? Was dit een lobbybrief naar het Rijk die duidelijk moet maken dat het Rijk over de brug moet komen?

1680

De heer **Steeman** (D66) is benieuwd naar het antwoord van de gedeputeerde op de vraag over de compensatie van werknemers op Schiphol. D66 is het niet eens met de SP dat het een vreemde manier van financieren is. Het is wat D66 betreft een creatieve en haalbare manier van financieren.

1685

De heer **Hollebeek** (PvdD) benadrukt dat Gedeputeerde Staten spreken over belasting voor vliegreizigers. De ambitie is dat Schiphol steeds meer een internationaal treinknooppunt gaat worden. Kunnen Gedeputeerde Staten garanderen dat de meeste reizigers die gebruikmaken van de lijn, en dus belast worden, echt vliegreiziger zijn? Zijn Gedeputeerde Staten bereid om de toeslag niet op het OV toe te passen? OV is in Nederland al duur genoeg, waardoor mensen er minder snel gebruik van maken. Is het college op zijn minst bereid om te kijken hoe reizigers, die het niet breed hebben, tegemoet kunnen worden gekomen.

1690

Mevrouw **Kuiper** (CDA) zegt dat uit de brief duidelijk blijkt dat er onder tijdsdruk van de deadline van 9 januari een aanbod moest worden gedaan. Er moest een plan B liggen. Het is wat het CDA betreft een goed plan. De Provincie zal toch met een voorstel moeten komen om ervoor te zorgen dat het Rijk gaat bijdragen uit het Nationaal Groeifonds. De Provincie gaat niet over de toeslag.

1695

Mevrouw **Abdi** (PvdA) spreekt van een duidelijk stuk. Graag ontvangt de PvdA meer informatie over de gevraagde bijdrage. Er is geen toezegging gedaan, omdat er geen ruimte is binnen de provinciale begroting. Er is een tekort aan middelen. Wat wordt bedoeld met toezegging. Waarom wordt er niet gesproken over een afwijzing? Deden de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam en Schiphol een toezegging?

1700

1705 Statenlid **Gringhuis** (GL) meldt dat GL niet principieel tegen de financiering is, zoals die nu in de brief staat, maar de fractie ziet het wel als een laatste middel. GL kan zich aansluiten bij de opmerkingen over mensen met een laag of minimum inkomen. Het mag niet zo zijn dat zij het OV gaan mijden, vanwege de prijs voor een kaartje. Wat Statenlid Gringhuis wel lastig vond aan de vraag van de SP was dat de fractie stelde dat deze brief eerst besproken had moeten worden met Provinciale Staten. Dat is de omgekeerde gang van zaken. Het college is vrij om brieven te sturen en onderwerpen te agenderen. Provinciale Staten controleren of de inhoud daarvan aansluit bij provinciaal beleid en de gestelde kaders. De op dit moment gekozen weg is prima.

1710 Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal Noord-Holland) is net als de SP van mening dat een toeslag niet ten koste mag gaan van de gewone man of vrouw die op Schiphol werkt. Opvallend is dat het meestal de werkgever is die opdraait voor de vergoeding. In veel gevallen is dat Schiphol. Mevrouw Van Geffen neemt aan dat daarover is nagedacht. Zij sluit zich aan bij de woorden van Statenlid Gringhuis dat het geen principiële kwestie is, maar wel een laatste middel.

1715 Liberaal Noord-Holland wijst de gedeputeerde erop dat er een bijzondere gok wordt genomen. Er is landelijke steun voor het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn, maar niet voor het meenemen van de ringlijn daarbij. Aan die combinatie kan net zo stevig worden vastgehouden zoals GL en de PvdA dat deden bij de afgelopen formatie. Het risico is dan dat het met lege handen eindigt. Mevrouw Van Geffen hoopt dat de gedeputeerde dat risico serieus in overweging neemt, want de Noord-/Zuidlijn is toch wel heel erg belangrijk.

De heer **Koyuncu** (DENK) merkt op dat DENK een voorstander is van het sluiten van de metroring rond Amsterdam en het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn. De fractie is blij dat de provincie, samen met haar partners, kijkt naar alternatieve manieren om het project te financieren.

1725 De heer Koyuncu kan zich aansluiten bij het betoog van mevrouw Alberts. Hoe eerlijk vindt het college een toeslag voor werknemers? Wat zijn de plannen voor compensatie?

1730 Gezien de soms onoverzichtelijke structuur van aannemers en onderaannemers op en rond Schiphol, kan het lastig zijn om te voorkomen dat sommige werknemers ten onrechte alsnog de volle 2 euro moeten betalen. De rekening moet ergens worden neergelegd, maar dat zou niet bij deze mensen moeten zijn. Wat gaat de gedeputeerde hieraan doen? Hoe kunnen dergelijke situaties worden voorkomen?

1735 Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat het een complexe zaak betreft. Vanuit het Groeifonds was er de mogelijkheid om 1,5 miljard euro te financieren aan het pakket van de alliantie en dat is uiteindelijk het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn en het sluiten van de kleine ring. Beide zijn van positieve invloed op het spoor voor geheel Noord-Holland. Daar ligt een groot belang voor Provincie Noord-Holland om daar positief in mee te denken en aan mee te werken. Voorwaarde van het Groeifonds was dat er ook zicht op cofinanciering was. Er was vanuit de alliantie, waaronder de Provincie een budget van 700 miljoen euro. Dat was niet voldoende. Normaal gesproken zou er een bijdrage

1740 komen vanuit het Mobiliteitsfonds van het ministerie, maar dat fonds is leeg en er was geen Kabinet. Elke bijdrage vanuit het Rijk werd naar het nieuw te formeren Kabinet geschoven. Het Groeifonds gaf geen ruimte om daarover na te denken. De deadline was gesteld op 9 januari 2022. Op dat moment was er nog geen zicht op een bijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds. Er moest een plan B komen. Het is geen vreemde manier van financieren. In Zeeland ligt een tunnel waarvoor betaald moet worden om

1745 er door heen te mogen rijden. Betalen naar gebruik is niet nieuw. Met een tijdelijke toeslag kan de cofinanciering rond worden gemaakt. Heel nadrukkelijk is dit opgevoerd als plan B. De toeslag zou gelden voor iedereen met bestemming Schiphol en dus niet alleen voor vliegreizigers. Het is niet de bedoeling om de werknemer te treffen. Getracht wordt om de toelage gecompenseerd te krijgen via

1750 de werkgever, middels een reiskostenvergoeding. Er is nog geen overleg geweest met werkgevers over compensatie. Compensatie is het uitgangspunt. Het plan B was bedoeld om verder te kunnen gaan met de studie op het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn. Het streven is cofinanciering vanuit het Rijk.

1755 In een tegemoetkoming van mensen met een laag inkomen gaat de Provincie niets doen. Provincie Noord-Holland heeft een positie van 25% in de gronden van SADC. Deze partij heeft gronden rondom Schiphol. Door de ontwikkeling van de Noord-Zuidlijn zal de waarde van die gronden verder toenemen. Met de andere aandeelhouders is de Provincie bereid die meerwaarde in te brengen. Dat is de bijdrage van de Provincie. De Provincie heeft geen andere bijdrage toegezegd. De positie van de Provincie is ondersteunend. Ze zal lobbyen om het project mogelijk te maken. Haar positie is wat beperkt.

1760

Tweede termijn:

1765 Mevrouw **Alberts** (SP) vindt het stuitend om te horen hoe men tegen Plan B aankijkt. Wanneer men het geen probleem vindt dat reizigers meer gaan betalen, is er dan nagedacht over het effect op het gebruik van het openbaar vervoer in zijn algemeenheid? Het OV heeft nu al een slechte concurrentiepositie ten opzichte van het autogebruik. De kosten zijn een reden om niet voor OV te kiezen. Nu de deadline van 9 januari is verstreken, is de vraag wat de stand van zaken is.

1770 Mevrouw **Abdi** (PvdA) is benieuwd of Schiphol en de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam als stakeholder financiële toezeggingen hebben gedaan.

De heer **Steman** (D66) zegt dat de vergelijking die mevrouw Alberts maakt mank gaat. De autoreiziger gaat immers ook een toeslag betalen.

1775 Mevrouw **Alberts** (SP) beaamt dat de autoreiziger ook een (parkeer)toeslag betaalt. Het gaat haar om het algemene verhaal dat men het niet erg vindt dat een Ov-kaartje duurder wordt, terwijl men weet dat er een verschil is tussen auto- en OV-kilometers. Het is slechte PR.

1780 Gedeputeerde **Olthof** merkt op dat het op Europese luchthavens heel gebruikelijk is dat er een toeslag wordt gevraagd aan bezoekers van luchthavens. Los van deze discussie moet nog in de volle breedte worden gekeken naar de aantrekkelijkheid en dan met name de beprijzing van openbaar vervoer.

Een dezer dagen volgt een brief over het bod aan het Groeifonds, met een nadere toelichting en de reactie van het ministerie van I en W.

1785 Haarlemmermeer, Amsterdam en de VRA deden ook een bod. De gedeputeerde laat in het midden wat hun aanbiedingen waren. De betreffende bestuurder zal dat met zijn gemeenteraad bespreken. Alle alliantiepartners leveren een bijdrage.

De **voorzitter** rondt het agendapunt af.

1790

7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

1795 8. Sluiting

Pagina 39

De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng en sluit de vergadering om 23.07 uur.

De volgende commissievergadering zal worden gehouden op maandag 14 februari 2022.